

Vägtrafikskador 2017



253

253 personer omkom i vägtrafikolyckor under 2017.



2 275

2 275 personer skadades svårt i vägtrafikolyckor under 2017.



77 %

196 av 253 omkomna, 77 %, var män.



57 %

143 av 253 omkomna, 57 %, färdades i bil (dvs. personbil, buss eller lastbil).



10

10 av 253 omkomna var barn (under 18 år).



31 %

78 personer eller 31 % av de omkomna var 65 år eller äldre.



2,5

2,5 personer per 100 000 invånare omkom i vägtrafiken, från 1,1 i Gävleborgs län till 7,7 i Jämtlands län.



23 %

Minst 31 av 135 omkomna *förare* av motorfordon, 23 %, var rattfulla eller grovt rattfulla.

Statistikens omfattning

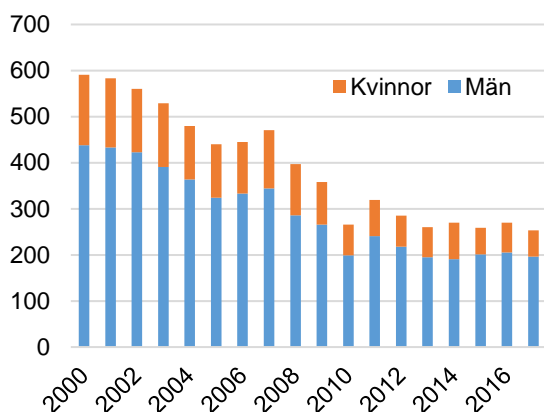
Statistiken om vägtrafikskador baseras på uppgifter som polisen rapporterar från olycksplatser. Polisen rapporterar från olyckor med personsador enligt Kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. Uppgifter om alkoholhalt i blodet bland omkomna förare kommer från Rättsmedicinalverket.

Detta är ett bearbetat utdrag ur: Vägtrafikskador 2017 - Statistik 2018:12
Publiceringsdatum: 2018-04-25

Antal omkomna lägre än någonsin

Under 2017 omkom 253 personer i vägtrafiken, mot 270 personer året innan. Av de 253 omkomna var 57 kvinnor och 196 män, dvs. 77% var män. 253 omkomna är den lägsta uppmätta siffran över antal omkomna i vägtrafiken, i modern tid (Figur 1). Utvecklingen innebär att målet om maximalt 220 omkomna år 2020 är en bit bort, men nåbart.

Förutom de som dödades i olyckor i vägtrafiken under 2017, omkom 29 personer i självmord.¹ Dessutom skadades 2 275 personer svårt (mot 2 347 året innan) och 17 387 personer skadades lindrigt under 2017 (16 316 året innan). Dessa uppgifter kommer från polisens rapportering som utgör underlag för den officiella statistiken.



Figur 1. Antal omkomna i vägtrafiken. Per kön, åren 2000 – 2017.

Bilister största trafikantgruppen

Den största trafikantgruppen bland de omkomna var bilister (143 omkomna), följt av motorcyklister (39 omkomna) och gående (37 omkomna). (Tabell 1). De allra flesta bilisterna som omkommer färdas i personbil. Under 2017 omkom fyra personer i buss (varav tre passagerare) och åtta personer i lastbil, alla förare, fem i lätt lastbil och tre i tung lastbil (totalvikt över 3,5 ton).

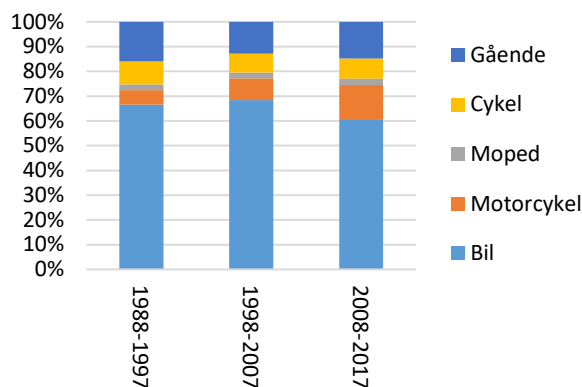
Tabell 1. Antal omkomna per trafikantgrupp, år 2017.

Trafikantgrupp	Antal omkomna 2016	Antal omkomna 2017	Förändring mellan åren, antal
Bilister	151	143	-8
Motorcyklister	36	39	3
Mopedister	8	1	-7
Cyklister	22	26	4
Gående	42	37	-5
Övriga	11	7	-4
Samtliga	270	253	-17

Sedan år 2000 till år 2017 har antal omkomna totalt minskat med 57 %. Omkomna har minskat i samtliga trafikantgrupper utom motorcyklister. Minskningen har varit störst bland mopedister (-90 %, 2017 var ett extremt år med endast en omkommen mopedist), och bilister (-67 %). I gruppen "Övriga" finns bland annat skottrar, fyrhjulingar och ryttare.

De som inte färdas i bil brukar kallas oskyddade trafikanter. De oskyddade trafikanternas andel bland de omkomna minskade snabbt när personbilen började bli ett allt viktigare färdmedel på 1960-talet. De oskyddade trafikanternas andel var under 30 % runt år 2000. Sedan dess har andelen oskyddade trafikanter ökat och var 43 % år 2017.

I Figur 2 visas fördelningen av de omkomna i olika trafikantgrupper. Under det senaste decenniet har trafiksäkerheten utvecklats mest gynnsamt för bilister, som minskat sin andel bland omkomna. Motorcyklisternas andel bland de omkomna har mer än fördubblats från första till tredje decenniet i figuren.



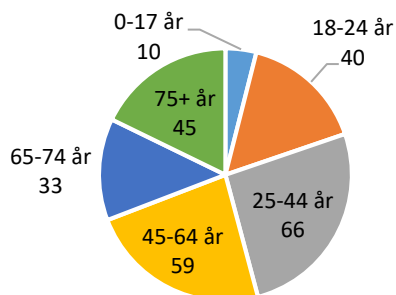
Figur 2. Andel (procent) omkomna i olika trafikantgrupper de senaste tre decennierna.

¹ Från och med år 2010 exkluderas självmord från de omkomna i vägtrafikolyckor i den officiella statistiken. I

kategorin kallad självmord ingår även andra avsiktliga händelser som mord och terrorbrott.

Få barn omkommer

Av dem som omkom i vägtrafiken under 2017 var ungefär hälften under 45 år och hälften 45 år och äldre (Figur 3). Av de omkomna var 10 barn, dvs. under 18 år, vilket motsvarar 4 % av alla omkomna i vägtrafiken. Antal barn som omkommer i vägtrafiken har minskat över tid från runt 100 barn per år på 1980-talet till alltså 10 idag. Andelen av alla som dödas i vägtrafiken och som är barn har minskat från runt 11 – 13 % på 1980-talet till runt 4 – 6 % idag.

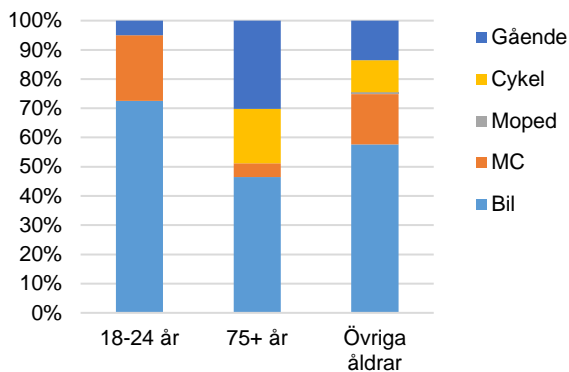


Figur 3. Antal omkomna i olika åldersgrupper, år 2017.

Äldre som omkommer är ofta oskyddade trafikanter

Risk att omkomma i trafiken kan beräknas som antal omkomna i en åldersgrupp, i förhållande till befolkningen i samma ålder. Riskerna att omkomma beräknad på detta sätt är högst bland unga vuxna (18–24 år) och bland de äldsta (75+ år). Riskerna är allra lägst för barn 0–17 år.

Bil är totalt sett det vanligaste färdmedlet bland de omkomna, säger Maria Melkersson, projektledare på Trafikanalys. Skillnaderna är dock stora mellan olika åldersgrupper. Bland de äldsta (75 år och äldre) är hälften av de omkomna *oskyddade trafikanter*, främst cyklister och gående. Bland unga vuxna som omkommer dominerar istället bilen stort, följt av motorcykel (Figur 4).



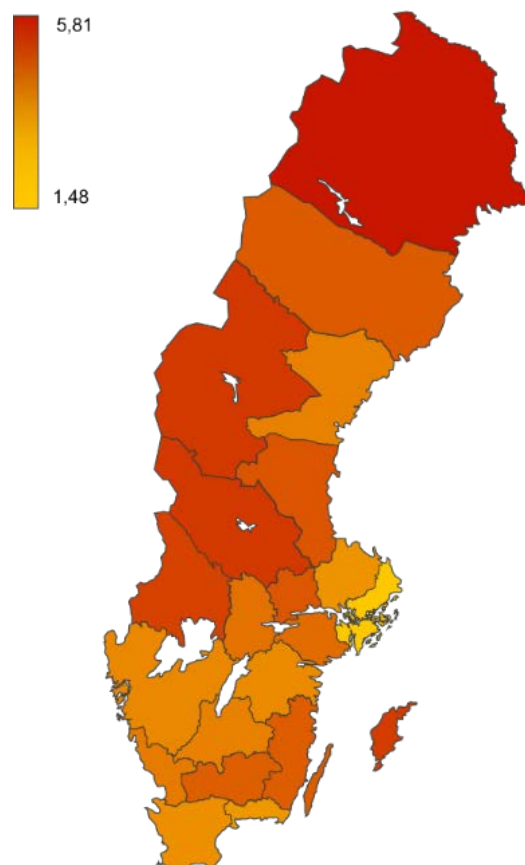
Figur 4. Andel (procent) omkomna per trafikantgrupp i olika åldersgrupper, år 2017.

Stora regionala skillnader

Under 2017 skedde 233 dödsolyckor dvs. olyckor där minst en person omkom. I dödsolyckorna omkom mellan en och tre personer.

I hela landet omkom under 2017 ungefär 2,5 personer per 100 000 invånare, från som lägst 1,1 i Gävleborgs län till som högst 7,7 omkomna per 100 000 invånare i Jämtlands län. Antal omkomna per 100 000 invånare har minskat i samtliga län sedan år 2000.

Antal omkomna per invånare i respektive län varierar mycket över åren. Om vi tar genomsnitt för de senaste tio åren har dödstaten varit lägst i Stockholms, Blekinge och Uppsala län och högst i Norrbottens följt av Dalarna och Jämtlands län (Figur 5). För alla tre storstads länen har respektive huvudkommun Stockholm, Malmö och Göteborg *lägre* antal omkomna per capita än länet som helhet.



Figur 5. Antal omkomna per 100 000 invånare. Per län, genomsnitt för åren 2008 – 2017.

Vi har sett tidigare att län med hög befolkningstäthet, mindre bilåkande och mer kollektivtrafikåkande också har lägre antal omkomna per invånare. Samtidigt har län med låg befolkningstäthet, mer bilåkande och mindre kollektivtrafikåkande höga dödstal. Det är också

uppenbart att befolkningstäthet, mängd bilåkning och kollektivtrafikutbud/-användning är starkt korrelerade med varandra. Befolkningstäthet kan också fånga en mängd olika strukturella skillnader, som kanske inte alltid är så lätta att påverka med politik. Exempel på skillnader kan vara vägkvalitet, polistäthet, befolkningens åldersstruktur, etnicitet, utbildningsnivå, attityder, alkoholförekomst i trafiken, hastighet på vägarna och en rad andra mer eller mindre svåråttbara faktorer med betydelse för trafiksäkerheten.²

Fler omkommer på sommaren

Av dem som omkom i vägtrafiken under 2017 omkom 47 % i en olycka under sommaren, 25 % under vintern (december–mars) och övriga 28 % under vår och höst (april–maj samt oktober–november). Sett över en längre tid har sommarens andel av dödsfall i vägtrafiken ökat något. Under senare hälften av 1980-talet skedde 38 % av dödsfallen i vägtrafiken under sommaren och de senaste tio åren har denna andel ökat till 43 %.

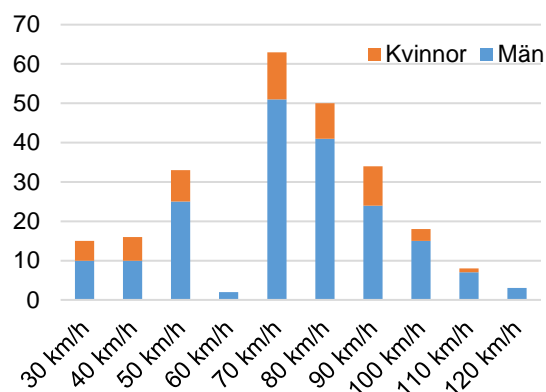
Vad gäller de olika veckodagarna så var det under 2017 mycket jämn fördelning över dagar då dödsfall i trafiken skedde. Dagarna måndag-torsdag samt lördag-söndag omkom 36 – 40 personer per veckodag medan fredag var dagen med minst antal omkomna, 26 personer. Det senaste decenniet har antal omkomna *per veckodag* varit i genomsnitt 39 personer för måndag – torsdag och 46 personer för helgen (fredag – söndag).

Många viltolyckor men sällan med dödsfall

Av de 253 som omkom under 2017 var det en person som omkom i en viltolycka. Dessutom skadades 40 personer svårt i viltolyckor som polisen rapporterade från. Många viltolyckor rapporteras dock inte av polis som en vägtrafikolycka och kommer därmed inte in i den officiella olycksstatistiken. Enligt Nationella viltolycksrådet³, som tar emot alla anmälningar om viltolyckor, skedde under 2017 drygt 61 000 viltolyckor. Det vanligaste djuret var rådjur (75% av alla olyckor) följt av vildsvin och älg (med 10% vardera av alla viltolyckor).

Få omkommer på vägar med hög hastighetsgräns

Av de 253 omkomna under 2017 omkom en majoritet (178 personer eller 70 %) i olyckor *utanför* tätbebyggt område. Vanligaste hastighetsgränsen på olycksvägen var 70 km/h. Det är mycket få som omkommer på vägar med de högst hastigheterna, som motorvägar och motortrafikleder (Figur 6). De allra flesta omkommer i olyckor som sker i dagsljus, uppehållsväder och/eller på torra vägar.



Figur 6. Antal omkomna per hastighetsgräns på olycksvägen. Per kön, året 2017.

Singelolyckor vanliga

Av de 253 personerna som omkom under 2017 omkom 99 personer (39 %) i singelolyckor med motorfordon. Vanligaste singelolyckan var med personbil (70 omkomna) följt av motorcykel singel (20 omkomna). Förutom singelolyckor med motorfordon omkom 13 personer i singelolycka med cykel. Detta är hälften av de totalt 26 omkomna cyklisterna. 12 cyklister omkom i kollision med motorfordon.

Singelolycka var alltså den vanligaste olyckstypen. Därefter följer *mötesolycka* mellan motorfordon (43 omkomna) och kollision motorfordon – fotgängare (37 omkomna).

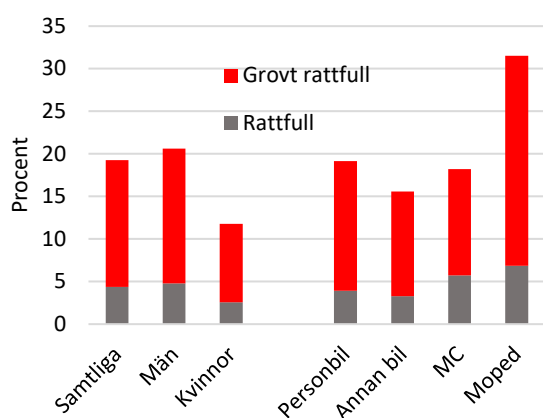
² Se vidare diskussion om regionala faktorer och skillnader i dödstal i *Vägtrafikskador 2012* (Trafikanalys Statistik 2013:9).

³ Sammanstötning mellan motorfordon och björn, varg, järv, lodjur, älg, kronhjort, dovhjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår och örn måste rapporteras till polisen även om djuret inte är synbarligen skadat (se vidare www.viltolycka.se)

Minst en femtedel av omkomna förare är rattfulla

Det är förbjudet att framföra motorfordon om man är rattfull. Gränsen för rattfylleri är 0,2 promille alkohol i blodet och för grovt rattfylleri 1,0 promille.⁴ Under 2017 omkom 135 förare av motorfordon och av dem var *åtminstone* 31 förare (23 %) rattfulla eller grovt rattfulla.⁵

Totalt under tioårsperioden 2008 – 2017 har i genomsnitt 19 % av de omkomna förarna varit rattfulla eller grovt rattfulla, 21 % av männen och 12 % av kvinnorna. Rattfylleri är vanligast bland omkomna mopedister (Figur 7).



Figur 7. Andel av omkomna förare som är rattfulla respektive grovt rattfulla. Procent, totalt åren 2008–2017.

Mer information

Du hittar tabellerna med den officiella statistiken, tidigare års tabeller och beskrivande rapporter samt kvalitetsdeklaration för statistiken här, www.trafa.se/vagtrafikskador.

Kontakt:

Maria Melkersson

Telefon: 010–414 42 16

E-post: maria.melkersson@trafa.se

Björn Tano

Telefon: 010–414 42 24

E-post: bjorn.tano@trafa.se

⁴ Enligt Trafikbrottslagen (SFS 1951:649)

⁵ De andelar som visas i figuren är en *underskattning* av alkoholhalt hos omkomna förare, eftersom vissa kan ha vårdats flera dygn innan de avled och alkoholen mättes. Dessutom inkluderar vi 20 personer med "Uppgift saknas", och vi vet inte om dessa

Sverige det säkraste landet inom EU

Inom hela EU (EU-27) omkom under 2017 preliminärt ungefär 25 700 personer i vägtrafiken.⁶ Det motsvarar i genomsnitt 49 omkomna per miljon invånare. Mätt i omkomna per miljon invånare ligger Sverige på första plats som Europas trafiksäkraste land. Efter Sverige, med 25 omkomna per miljon invånare, följer Storbritannien (27), Nederländerna (31), Danmark (32) och Irland (33).

personer hade alkohol i blodet vid olyckan eller ej. Mätning av alkohol i vissa fall lång tid efter olyckan och inkludering av "Uppgift saknas" i nämnaren gör att antal och andel rattfulla underskattas.

⁶ Se statistiktabellerna i Vägtrafikskador 2017, Tabell 7.1 och 7.2.