

## Vägtrafikskador 2025

**203**

personer omkom i vägtrafikolyckor under 2025.

**1 597**

personer skadades svårt i vägtrafikolyckor under 2025.

**71 %**

144 av 203 omkomna var män, dvs. 71 procent.

**53 %**

108 av 203 omkomna, 53 procent, var skyddade trafikanter dvs. de färdades i personbil, lastbil eller buss.

**9**

9 av 203 omkomna var barn (under 18 år).

**39 %**

79 personer (39 procent av de omkomna) var 65 år eller äldre.

**1,9**

1,9 personer per 100 000 invånare omkom i vägtrafiken i riket, från inga alls i Gotlands län till 7,8 i Gävleborgs län.

**25 %**

51 av 203, 25 procent, omkom inom tätbebyggt område.

### 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, 29 april 2022 ersatt av lagen (SFS 2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Uppgifter om alkoholhalt i blodet bland omkomna förare kommer från Rättsmedicinalverket.

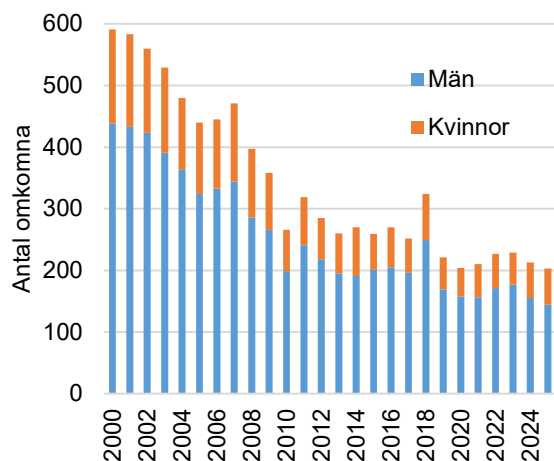
Detta är en sammanfattning av statistiken *Vägtrafikskador 2025* (Trafikanalys Statistik 2026:12).

Publiceringsdatum: 2026-04-27

*Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) och Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom området transporter och kommunikationer. Trafikanalys analyserar och utvärderar svensk transportpolitik och ansvarar för den officiella statistiken.*

## Lägsta antalet omkomna som uppmätts

Under 2025 omkom 203 personer i vägtrafikolyckor, mot 213 personer året innan (–5 procent). Därmed var 2025 året med lägst antal omkomna som uppmätts sedan andra världskrigets slut. Året med näst lägst antal omkomna var första pandemiåret 2020, med 204 omkomna. Av de 203 omkomna var 59 kvinnor och 144 män, dvs. 71 procent män (Figur 1).



Figur 1. Antal omkomna i vägtrafikolyckor, män respektive kvinnor. Åren 2000–2025.  
Anm: Själv mord exkluderas på ett systematiskt sätt från antal omkomna från och med år 2010.

Förutom de som dödades i olyckor i vägtrafiken 2025 blev också 1 529 personer svårt skadade (1 597 under 2024) och 11 467 personer lindrigt skadade (12 268 under 2024).

## Personbilister största trafikantgruppen

Av de omkomna under 2025 var drygt hälften (53 procent) *skyddade* trafikanter, dvs. färdades i personbil, lastbil eller buss (Tabell 1).

Den största trafikantgruppen bland omkomna var personbilister och då främst förarna, nära 3 av 4 omkomna i bil var bilens förare. Under 2025 minskade omkomna skyddade trafikanter med 6 personer, jämfört med 2024.

Antalet omkomna i gruppen *oskyddade* trafikanter var under 2025 95 personer. Bland de oskyddade trafikanterna var den största gruppen motorcyklister (28 personer) tätt följt av gående (27 personer) och cyklister (25).

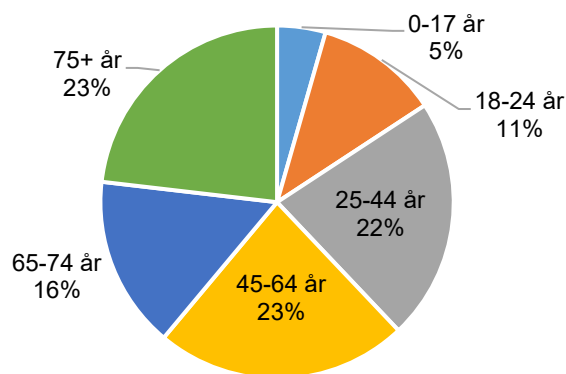
Tabell 1. Antal omkomna i vägtrafiken per trafikantgrupp. År 2025 och 2024 samt förändring mellan åren.

Trafikantgrupp	Antal 2024	Antal 2025	Förändring
Personbil – förare	70	69	–1
Personbil – passagerare	33	30	–3
Lastbil/buss	11	9	–2
<b>Skyddade trafikanter</b>	<b>114</b>	<b>108</b>	<b>–6</b>
Motorcyklister	34	28	–6
Mopedister	2	4	+2
Cyklister	27	25	–2
Gående	30	27	–3
Övriga	6	11	+5
<b>Oskyddade trafikanter</b>	<b>99</b>	<b>95</b>	<b>–4</b>
<b>Samtliga</b>	<b>213</b>	<b>203</b>	<b>–10</b>

Anm: I gruppen "Övriga" finns bland annat skotrar, fyrhjulingar och ryttare.

## Hög andel äldre bland de omkomna

Av dem som omkom i vägtrafiken under 2025 var 5 procent barn (0-17 år), 11 procent unga vuxna (18–24 år), 45 procent var 25–64 år och 39 procent var ålderspensionärer (65 år och äldre, Figur 2).



Figur 2. Andel omkomna i vägtrafiken i olika åldersgrupper. År 2025.

Under 2025 omkom 9 barn (11 barn under 2024). De barn som omkom var samtliga oskyddade trafikanter. Den långsiktiga trenden är att allt lägre andel barn finns bland de omkomna. I slutet av 1980-talet var runt 12 procent av omkomna i vägtrafiken barn (under 18 år), medan det senaste decenniet har barnen utgjort runt 5 procent.

## Omkomna på moped och cykel oftast män och ofta äldre

Totalt under 2025 omkom 4 mopedister (mot 2 året innan), samtliga män och en av dem under 18 år. Under året omkom också 25 cyklister, 21 män och 1 kvinna. Av omkomna cyklister var hälften 55 år och äldre. Att barn (dvs. personer under 18 år) omkommer på cykel eller moped är numera ovanligt; ett barn omkom på cykel under 2025.

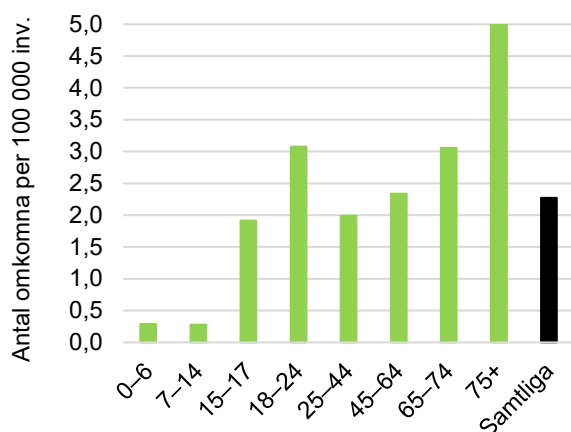
## Omkomna på MC oftast män och förare

Under 2025 omkom 27 motorcyklister, mot 34 året innan. Av de 27 omkomna var 26 förare, alla män. Den enda omkomna MC-passageraren var en kvinna.

Hälften av de omkomna på MC var 35 år eller äldre. 11 av 27 motorcyklister omkom i singelolyckor. En omkom i kollision med cykel, fyra i kollision med vilt och övriga i kollision med ett annat motorfordon.

## Unga vuxna och äldre är riskgrupper

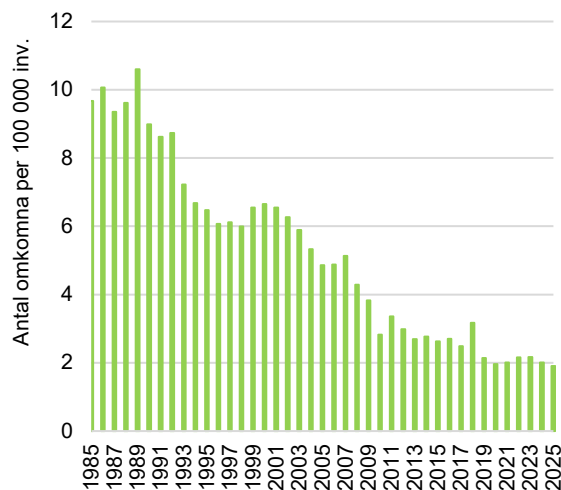
Ett sätt att beräkna risk i vägtrafiken är att relatera antal omkomna i en viss åldersgrupp till dess antal i befolkningen. Beräknat på detta sätt är risken att omkomma i vägtrafiken störst för de allra äldsta (75 år och äldre) följt av unga vuxna (18-24 år) samt gruppen 65-74 år. Eftersom risken varierar mycket över enstaka år har vi beräknat ett genomsnitt för de senaste 10 åren (Figur 3).



Figur 3. Risk beräknat som antal omkomna per 100 000 invånare. Per åldersgrupp och totalt, genomsnitt för åren 2016–2025.

<sup>1</sup> Övriga oskyddade trafikanter är skoter, fyrhjuling, ryttare etcetera eller okänd trafikantgrupp.

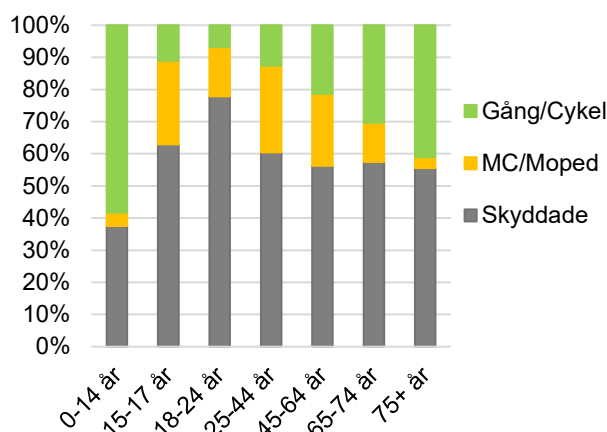
Under 2025 omkom 1,9 personer per 100 000 invånare, mot 2,0 året innan. För befolkningen i helhet har risken mätt i antal omkomna per invånare minskat med 71 procent sedan år 2000. Antal omkomna per invånare har minskat i alla åldersgrupper, men allra mest för barn 7–14 år (Figur 4).



Figur 4. Risk mätt som antal omkomna per 100 000 invånare. Åren 2000–2025.

## Hälften av äldre omkomna är oskyddade trafikanter

Vi såg ovan att personbil totalt sett är det vanligaste färdmedlet bland de omkomna. De skyddade trafikanterna – personbil, lastbil och buss – utgjorde 53 procent av de omkomna, cykel/gång 26 procent, MC/moped 16 procent och gruppen övriga oskyddade trafikanter<sup>1</sup> 5 procent av de omkomna under 2025 (Tabell 1).



Figur 5. Andel (procent) omkomna per trafikantgrupp i olika åldersgrupper. Genomsnitt för åren 2016–2025.

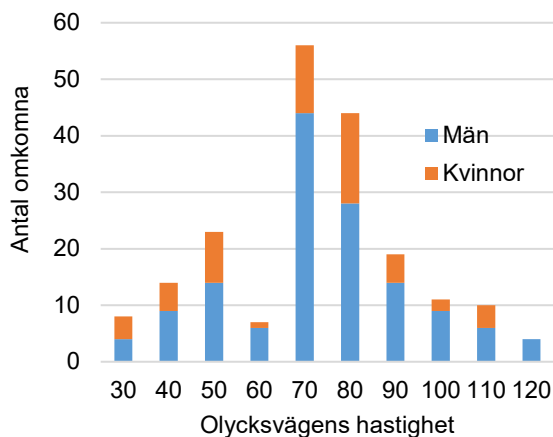
Bland de yngsta som ännu inte nått mopedåldern är gång/cykel det vanligaste färdmedlet bland dem

som omkommer. Bland unga vuxna (18-24 år) dominerar bilen stort som färdssätt.

MC/moped är relativt vanligt färdssätt bland omkomna i gruppen 25-64 år. De allra yngsta och ålderspensionärer har oftare varit fotgängare eller cyklister vid olyckan (Figur 5)

## Ovanligt med omkomna på vägar med de högsta hastigheterna

Av de 203 personer som omkom under 2025 omkom en majoritet (73 procent) i olyckor utanför tätbebyggt område.<sup>2</sup> Vanligaste hastighetsgränserna på olycksvägarna var 70 km/h och 80 km/h (Figur 6).



Figur 6. Antal omkomna per hastighetsgräns på olycksvägen, per kön. År 2025.  
Anm: Utöver vad som visas omkom 6 män och 1 kvinna på väg med hastighet 20 km/h, 10 km/h, gångfart eller okänd hastighet.

## Få dödsolyckor med vilt i vägtrafiken

Under 2025 omkom 5 personer i viltolyckor, mot 2 året innan. Dessa viltolyckor är alltså dödsolyckor med vilt inblandat. De är relativt ovanliga och den årliga variationen är stor.

Totalt sker dock många olyckor där vilt är inblandat. Under 2025 rapporterades drygt 70 000 viltolyckor på väg, enligt Nationella Viltolycksrådet. Viltolyckorna har ökat med 59 procent sedan 2015 (första året det finns uppgifter för).

De vanligaste djuren i de rapporterade viltolyckorna under 2025 var rådjur (69 procent) följt av vildsvin (13 procent), dovhjort (9 procent) och älg (8 procent). Observera att ren inte ingår i vilt.<sup>3</sup>

## Singelolyckor med dödlig utgång sker främst med personbil och MC

Av de 203 personerna som omkom under 2025 förolyckades 51 personer (25 procent) i singelolyckor med motorfordon. Vanligaste singelolyckan med dödlig utgång skedde med personbil (38 omkomna) följt av motorcykel (11 omkomna).

Av 25 omkomna cyklister var 11 i kollision med ett motorfordon. Övriga omkomna cyklister var singelolyckor eller olyckor med annan cyklist eller annan oskyddad trafikant.

## Stora regionala skillnader

Antal omkomna per län under 2025 var som lägst i Gotlands län med 0 omkomna och 1 person i Kronoberg och i Blekinge län. Högst antal omkomna – 30 personer – hade Västra Götaland.

Antal omkomna per län varierar mycket över åren, särskilt i län med liten befolkning. Antal omkomna per 100 000 invånare under de senaste 10 åren har varit lägst i Stockholms län, följt av Blekinge län, Uppsala och Västmanlands län. Högst antal omkomna i relation till befolkningen har det varit i Norrbottens län följt av Jämtlands, Västernorrlands och Gotlands län.

Studier visar att det är svårt att förklara regionala skillnader i dödstal i vägtrafiken, men mönstret är att områden med hög befolkningstäthet ofta har relativt låga dödstal i trafiken.

### Mer information

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

Det finns också möjlighet att göra egna urval ur statistiken om vägtrafikskador i vår statistikportal: [www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador/?cw=1&q=t1004](http://www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador/?cw=1&q=t1004)

**Kontakt:** Maria Melkersson, 010–414 42 16, e-post: [maria.melkersson@trafa.se](mailto:maria.melkersson@trafa.se)  
Björn Tano, 010–414 42 28, e-post: [bjorn.tano@trafa.se](mailto:bjorn.tano@trafa.se)

<sup>2</sup> 28 procent omkom inom tätbebyggt område och 3 procent inom okänd bebyggelsestyp.

<sup>3</sup> [Viltolyckor för respektive viltslag](#)