

## Vägtrafikskador 2005

TK1004

*I denna beskrivning redovisas först allmänna och legala uppgifter om undersökningen samt dess syfte och historik. Därefter redovisas undersökningens innehåll och tillförlitlighet samt hur den genomförs och hur man kan ta del av resultaten. Genom att klicka på en rubrik i innehållsförteckningen kommer man direkt till aktuellt avsnitt.*

### Innehållsförteckning

<b>Innehållsförteckning .....</b>	<b>1</b>
<b>A Administrativa och legala uppgifter .....</b>	<b>2</b>
A.1 Ämnesområde .....	2
A.2 Statistikområde .....	2
A.3 SOS-klassificering .....	2
A.4 Statistikansvarig .....	2
A.5 Statistikproducent .....	3
A.6 Uppgiftsskyldighet .....	3
A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter .....	3
A.8 Gallringsföreskrifter .....	3
A.9 EU-reglering .....	3
A.10 Syfte och historik .....	3
A.11 Statistik användning .....	3
A.12 Uppläggning och genomförande .....	4
A.13 Internationell rapportering .....	4
A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar .....	4
<b>B Kvalitetsdeklaration .....</b>	<b>4</b>
B.0 Inledning .....	4
B.1 Innehåll .....	5
1.1 Statistiska målstorheter .....	5
1.1.1 Objekt och population .....	5
1.1.2 Variabler .....	5
1.1.3 Statistiska mått .....	5
1.1.4 Redovisningsgrupper .....	5
1.1.5 Referenstider .....	5
1.2 Fullständighet .....	5
B.2 Tillförlitlighet .....	6
2.1 Tillförlitlighet totalt .....	6
2.2 Osäkerhetskällor .....	6
2.2.1 Urval .....	6
2.2.2 Ramtäckning .....	6

2.2.3	Mätning .....	6
2.2.4	Svarsbortfall .....	6
2.2.5	Bearbetning .....	6
2.2.6	Modellantaganden .....	6
2.3	Redovisning av osäkerhetsmått .....	7
B.3	<i>Aktualitet</i> .....	7
3.1	Frekvens .....	7
3.2	Framställningstid .....	7
3.3	Punktlighet .....	7
B.4	<i>Jämförbarhet och sammanvändbarhet</i> .....	7
4.1	Jämförbarhet över tiden .....	7
4.2	Jämförbarhet mellan grupper .....	8
4.3	Sammanvändbarhet med annan statistik .....	8
B.5	<i>Tillgänglighet och förståelighet</i> .....	8
5.1	Spridningsformer .....	8
5.2	Presentation .....	8
5.3	Dokumentation .....	8
5.4	Tillgång till primärmaterial .....	8
5.5	Upplysningstjänster .....	8

## **A Administrativa och legala uppgifter**

### **A.1 Ämnesområde**


*Ämnesområde:* Transporter och  
kommunikationer

### **A.2 Statistikområde**

*Statistikområde:* Vägtrafik

### **A.3 SOS-klassificering**

*Tillhör (SOS) Ja*

För undersökningar som ingår i Sveriges officiella statistik  Sveriges officiella statistik  
gäller särskilda regler när det gäller kvalitet och tillgänglighet, se  
[http://www.scb.se/templates/Standard\\_55322.asp](http://www.scb.se/templates/Standard_55322.asp)

### **A.4 Statistikansvarig**

*Myndighet/organisation:*

Statens institut för kommunikations-  
analys (SIKA)

*Postadress:*

Box 17 213, 104 62 STOCKHOLM

*Besöksadress:*

Maria Skolgata 83 STOCKHOLM

*Kontaktperson:*

Christina Eng

*Telefon:*

08-506 206 80

*Telefax:*

08 – 506 206 10

*E-post:*

fornnamn.efternamn@sika-institute.se

## **A.5 Statistikproducent**

<i>Myndighet/organisation:</i>	Statistiska centralbyrån (SCB) RM/TRP
<i>Postadress:</i>	701 89 ÖREBRO
<i>Besöksadress:</i>	Klostergatan 23, ÖREBRO
<i>Kontaktperson:</i>	Aida Kovacevic
<i>Telefon:</i>	019-17 67 03
<i>Telefax:</i>	019-17 65 69
<i>E-post:</i>	fornnamn.efternamn@scb.se

## **A.6 Uppgiftsskyldighet**

Polisen redovisar uppgifter på särskild blankett och i övrigt i former som anges i SFS 1965:561.

## **A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter**

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 9 kap. 4 § sekretesslagen (1980:100). Vid automatiserad behandling av personuppgifter gäller reglerna i personuppgiftslagen (1998:204). På statistikområdet finns dessutom särskilda regler för personuppgiftsbehandling i lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

## **A.8 Gallringsföreskrifter**

Inga gallringsföreskrifter finns för närvarande. Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, har i egenskap av statistikansvarig myndighet arkivansvar för denna undersökning.

## **A.9 EU-reglering**

Rådsbeslut 93/704/EC.

## **A.10 Syfte och historik**

Statistiken ska redovisa polisrapporterade skador och olyckor i vägtrafik där minst ett fordon är inblandat. Redovisningen är en del av arbetet med att beskriva trafiksäkerheten och dess utveckling. Uppgifterna ska ge underlag för att analysera problem samt åtgärder och effekter av åtgärder.

Statistik har i praktiken producerats sedan 1935. De gamla uppgifterna bevaras på Statistiska centralbyrån. Statistiken baseras på uppgifter från polisen om trafikolyckor med personskada, vilka inhämtas i samband med trafikmålsutredning.

## **A.11 Statistikanvändning**

Statistiken används inom trafiksäkerhetsarbetet, forskning och utredning, samt inom utbildnings- och informationsarbete. Användare är bland annat departement, riksdagens trafikutskott, Vägverket, Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI), de tekniska högskolorna, försäkringsbolagen, NTF, bilindustrin och media.

## A.12 Uppläggning och genomförande

Statistiken över polisrapporterade skador och olyckor i vägtrafik bygger på en undersökning som pågår kontinuerligt under året. Polisen ska på olycksplatsen upprätta en trafikmålsanteckning om när, var och hur olyckan inträffat. Vidare lämnas uppgifter om hastighet, vägtyp, väderleksförhållanden och trafikmiljö. Polisen registrerar de insamlade uppgifterna i STRADA:s (Vägverkets informationssystem Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) s.k polisklient där en viss granskning sker innan uppgifterna skickas till Vägverket för arkivering i databasen.

Uppgifterna integreras och kvalitetsgranskas av Vägverket kontinuerligt under året. Kompletterande information om trafikanter inhämtas från Körkortsregistret, Dödsaviregistret och Riksmedicinalverkets obduktionsregister. Information om fordon kompletteras med uppgifter från Fordonsregistret. Under april månad skickar Vägverket en datafil med olycksinnehållet till SCB som framställer den slutliga statistiken.

SCB sammanställer årligen de tabeller som utgör den officiella statistiken. Tabellerna publiceras under maj/juni i statistikdatabasen på SIKA:s webbplats <[www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)>.

## A.13 Internationell rapportering

SCB skall rapportera till följande utländska organ, om så erfordras i samråd med andra berörda myndigheter.

OECD: Uppgifter till standardiserade tabeller fylls i årligen.

FN/ECE: Årligen.

EG DG Tren CARE-databas: Årligen

Eurostat/ECE/ECMT Common Questionnaire: Årligen

## A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

Inga planerade förändringar är beslutade i dagsläget.

## B Kvalitetsdeklaration

### B.0 Inledning

Vägtrafikskadestatistiken redovisar årligen de vägtrafikolyckor med personskada som polisen rapporterar till Vägverket. Statistiken baseras på rapporter om skadade/döda, inblandade trafikelement, typ av olycka etc. som polisen upprättar på olycksplatsen i samband med trafikmålsutredningen. Statistiken kompletteras sedan med registeruppgifter som körkortsinnehav, dödsorsak, fordonstyp m.m.

## **B.1 Innehåll**

### **1.1 Statistiska målstorheter**

Statistiken baseras på uppgifter från polisen om personskador och olyckor i vägtrafik på svenska vägar, med minst ett fordon inblandat.

#### **1.1.1 Objekt och population**

I statistiken redovisas följande populationer:

- dödade, svårt och lindrigt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor
- polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada
- inblandade trafikelement vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada
- förare av motorfordon vid polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång, svår eller lindrig personskada

#### **1.1.2 Variabler**

I officiella statistiken ingår:

- Personvariabler: förare/passagerare, typ av personskada, trafikantkategori, kön och ålder
- Variabler för trafikelement: typ av trafikelement och inblandade fordon.
- Väg- och trafikvariabler: högsta tillåtna hastighet, vägtyp, väglag, trafikmiljö samt ljusförhållanden.

Variabler för olycka: län, månad.

#### **1.1.3 Statistiska mått**

De statistiska mått som används i den officiella statistiken är antal.

#### **1.1.4 Redovisningsgrupper**

Redovisningsgrupper är bl.a. olyckstyp, tidpunkt, fordonstyp, trafikantkategori, trafikmiljö och skadeföljd.

#### **1.1.5 Referenstider**

Statistiken omfattar trafikolyckor som inträffat under redovisningsåret. Statistiken över dödade personer omfattar personer som avlidit inom 30 dagar efter olyckan, medan statistiken över skadade personer omfattar personer som skadats vid olyckstillfället.

### **1.2. Fullständighet**

Alla personer som polisen har rapporterat som dödade och skadade i en trafikolycka ingår, förutom ett trettiotal dödsfall som exkluderas i efterhand med anledning av att trafikolyckan inte var den direkta orsaken till dödsfallet. Dessutom redovisas föraren för alla fordon som varit inblandade i en olycka

med personskada, även om föraren inte fått någon personskada.

## **B.2 Tillförlitlighet**

### **2.1 Tillförlitlighet totalt**

Statistiken om skador och olyckor i vägtrafik redovisar för närvarande polisens rapportering av vägtrafikolyckor med personskada. Alla personskadeolyckor kommer emellertid inte till polisens kännedom, varför såväl det verkliga antalet skadade som antalet olyckor är betydligt större än det som redovisas i statistiken.

Rapporteringsbenägenheten varierar dessutom troligen mellan polisområden liksom deras möjligheter att klassificera skadegrad på olycksinblandade personer.

Vad gäller antalet döda är tillförlitligheten större bl.a. eftersom polisrapporterna kompletteras med uppgifter från dödsavier och Rättsmedicinalverkets register över obduktioner.

### **2.2 Osäkerhetskällor**

Undertäckning av det totala antalet vägtrafikskador och trafikolyckor föreligger eftersom endast de polisrapporterade vägtrafikskadorna och trafikolyckorna ingår. Se punkt 2.1.

Polisens möjlighet att på olycksplatsen bedöma en personskadas svårighetsgrad är begränsad.

#### **2.2.1 Urval**

Samtliga polisrapporterade trafikolyckor med personskada.

#### **2.2.2 Ramtäckning**

Undertäckning i förhållande till det totala antalet trafikolyckor med personskada föreligger, eftersom alla sådana inte rapporteras till polisen. Täckningen i förhållande till det totala antalet trafikskadade personer är svår att uppskatta, troligtvis redovisar den nuvarande statistiken endast 35-50 procent. Täckningen varierar mellan trafikantgrupper och är sämst för mopedister och cyklister, i storleksordningen 15-30 procent. Detta innebär också en undertäckning av antalet vägtrafikskador i förhållande till det totala antalet. Täckningen skiljer sig vidare beroende på skadans svårighetsgrad. Enligt en SCB undersökning som utfördes 1982/83 ligger täckningsgraden på 50-70 procent för svårt skadade och 30-35 procent för lindrigt skadade. Med anledning av den låga täckningsgraden inkluderas inte längre de lindrigt skadade i den officiella statistiken i lika hög grad. Se punkt 2.1

#### **2.2.3 Mätning**

Se punkt 2.1

#### **2.2.4 Svartsbortfall**

Rapporteringsbenägenheten varierar mellan polisdistrikten. Det förekommer att vissa uppgifter på informationsunderlaget ej fylls i av polisen. (partiellt bortfall) Se punkt 2.1

#### **2.2.5 Bearbetning**

Insamlade uppgifter granskas manuellt. Dubblettkontroller och logiska kontrol-

ler samt samkörningskontroller mot andra register görs.

### **2.2.6 Modellantaganden**

-

### **2.3 Redovisning av osäkerhetsmått**

Resultat från undersökningar om täckningsgrad redovisas i den sekundärt publicerade rapporten Vägtrafikskador.

## **B.3 Aktualitet**

### **3.1 Frekvens**

Insamlingen av polisrapporterade vägtrafikolyckor sker löpande under året. Tabeller sammanställs och publiceras årligen.

### **3.2 Framställningstid**

Efter korrigeringar och samkörningar av olycksstatistiken på årsbasis upprättas den definitiva statistiken som skall vara tillgänglig inom fem månader efter redovisningsårets slut.

### **3.3 Punktlighet**

Tabellerna i den officiella statistiken avseende år 2005 publicerades i juni år 2006, enligt publiceringsplanen.

## **B.4 Jämförbarhet och sam användbarhet**

### **4.1 Jämförbarhet över tiden**

Omläggningar av statistiken har skett vid flera tillfällen. 1966 genomfördes den mest genomgripande omläggningen av skade- och olyckstypsklassificeringarna, varför uppgifter om antalet svårt och lindrigt skadade personer ej är jämförbara med uppgifter från tidigare år.

Fr.o.m. 1985 görs samkörningar med olika register för komplettering av uppgifter om bl.a. fordon och inblandade personer. Motsvarande uppgifter saknas för tidigare år.

Från och med 1997 kodar, olyckstypklassificerar och dataregistrerar Vägverket personskadeolyckorna som polisen sänder till Vägverket. Detta innebär vissa skillnader mot tidigare år i bedömningen av olyckstypklassificeringen och den referenstid som olyckan hänförs till.

Under hösten 2002 gick implementeringen av det nya underlaget till den officiella statistiken (Vägverkets informationssystem Swedish TRaffic Accident Data Acquisition (STRADA)) in i slutfasen. Dels genomfördes motivationshöjande insatser mot de polismän som rapporterar uppgifter, dels rapporterades uppgifter i två parallella system. Det kan inte uteslutas att detta påverkat statistikens nivåer för 2002.

Från och med 2003 har Vägverket ändrat system för att samla information om vägtrafikolyckor och därigenom skadade personer. Det tidigare systemet OLY har bytts ut mot det nya STRADA. STRADA omfattar två sätt att samla in data. Precis som i det tidigare OLY rapporterar polisen information om vad som har

hänt vid en olycka. Dessutom tas information in från ett antal sjukhus runt om i landet med personer som har skadats i trafiken. Den officiella statistiken innehåller fortfarande endast polisrapporterade olyckor.

I och med systembytet från OLY till STRADA har olyckstypsklassificeringen ändrats. Benämningarna på olyckstyperna behålls, men principerna för olyckstyperna ändras från att beteckna olyckans orsak i OLY till att beskriva dess konsekvens i STRADA. Förändringen innebär vissa förskjutningar i antal olyckor mellan olika olyckstyper. Bland motorfordonsolyckorna märks förändringen främst bland omkörningsolyckor och singelolyckor. Detta påverkar jämförbarheten både över tid och mellan grupper.

#### **4.2 Jämförbarhet mellan grupper**

-

#### **4.3 Samanvändbarhet med annan statistik**

Vägförbrukningsstatistiken kan bl.a. användas tillsammans med SIKAs övriga officiella statistik om transporter och kommunikationer samt med SCBs statistik om sysselsättning, utbildning-, inkomst- och förmögenhet, och befolkning.

### **B.5 Tillgänglighet och förståelighet**

#### **5.1 Spridningsformer**

Statistiken publiceras på SIKAs webbplats i SIKAs statistiska databas i form av excelfiler <[www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)>.

Sekundär publicering sker också i SIKAs serie SIKAs-Statistik.

#### **5.2 Presentation**

Statistiken redovisas som tabeller.

#### **5.3 Dokumentation**

En kortfattad teknisk beskrivning av statistiken publiceras på SIKAs webbplats <[www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)>.

#### **5.4 Tillgång till primärmaterial**

Tillgång till primärmaterial i oidentifierat skick prövas av SCB. På uppdrag genomför SCB dessutom bearbetningar av primärmaterial

#### **5.5 Upplysningstjänster**

SCB, SIKAs och Vägverket svarar på frågor om statistiken.

SIKAs, Christina Eng  
Tel: 08 – 506 206 80

SCB, Aida Kovacevic  
Tel: 019 – 17 67 03