

# Den kommunala trafikskadebilden

– en STRADA-analys



#### Dokumentinformation

**Titel:** Den kommunala trafikskadebilden – en STRADA-analys

**Serie nr:** 2014:44

**Projektnr:** 13106

**Författare:** Leif Linderholm  
Malin Klasson

**Kvalitets-  
granskning** Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector Traffic

#### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2014-05-09		Internt
1.0	2014-05-18	Korrektur	Skyltfonden, SKL



**Huvudkontor Lund:** Äldermansgatan 13 · 227 64 Lund · tel 010-456 56 00  
**Kontor Stockholm:** Barnhusgatan 16 · 111 23 Stockholm · tel 010-456 56 00  
**Kontor Göteborg:** Barnhusgatan 1 · 411 02 Göteborg · tel 010-456 56 00

info@trivector.se · www.trivector.se

# Förord

---

Rapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverkets skyltfond. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författarna och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Denna rapport är ett sammandrag av Malin Klassons examensarbete vid avdelningen Trafik och Väg, Lunds Tekniska Högskola. Examensarbetet har titeln ”Trafiksäkerhetsanalys i olika kommuner med STRADA som verktyg”. Ett stort tack till **Skyllfonden** som bidragit med medel för tillkomsten av studien och föreliggande sammandrag.

Leif Linderholm på Trivector Traffic har varit idégivare till studien och delhandledare för Malin. Universitetslektor Anders Wretstrand vid LTH har varit högskolans officiella handledare och deltagit aktivt med synpunkter och handledning.

Lund 2014-05-18

Trivector Traffic AB



# Innehållsförteckning

---

Förord

1.	Bakgrund och syfte	1
2.	Metod och genomförande	2
3.	Resultat	6
4.	Slutsatser och kommentarer	9
	Bilaga 1 – Olyckstyper i STADA	11



# 1. Bakgrund och syfte

---

FN, EU och Sverige har satt upp mål för trafiksäkerhetsförbättringen. En halvering av antalet dödade och en stor reduktion av antalet svårt skadade ska uppnås under en tioårsperiod. Med stor sannolikhet kommer liknande mål ställas upp för efterkommande decennier. Kommunerna har ett väghållaransvar som innebär att värna om trafikanternas säkerhet på det kommunala vägnätet. De flesta kommunerna följer de nationella målen i detta arbete mot att ingen på sikt ska behöva förolyckas eller skadas svårt i trafiken.

Registreringen av skadade trafikanter har förbättrats genom införandet av STRADA. Det är en gemensam databas för registrering av trafikolyckor och skadade trafikanter från både polis och akutsjukvård. Båda parter registrerar. Polisens samtliga 21 distrikt sedan 2003 och totalt är 68 akutsjukhus anslutna till och registrerar i STRADA. Vissa akutsjukhus har, och har haft, en stabil inrapportering sedan 1999 medan andra akutsjukhus ganska nyligen anslutit sig (en större akutmottagning saknas fortfarande). Detta innebär att vissa kommuner har tillgång till bra och stabil sjukhusdata, medan andra kommuner bara har högst något års olycksdata. I och med att allt fler aktörer successivt anslutit sig innebär det att en ny, tydligare olycks- och skadebild framkommit.

STRADA visar att polisens uppgifter (den officiella olycksstatistiken) är mycket bristfälliga. Skaderegistreringen från sjukvården ger en helt annan bild, framför allt för skadade inom tätorterna, alltså på det kommunala vägnätet. Syftet med föreliggande studie har varit att studera om kommuner med ingen eller bristande sjukvårdsdata kan utnyttja sjukvårdsdata från andra, liknande kommuner, som haft en lång stabil registrering från sjukvården. Har kommuner som liknar varandra liknande trafikskadebild och därmed samma typ av trafiksäkerhetsproblem?

Sveriges kommuner och landsting, SKL, har delat in Sveriges 290 kommuner i tio kommungrupper beroende bl.a. på dess invånarantal och karaktär. Stor hänsyn har tagits till arbetspendlingssituationen och typ av näringsverksamheter. Syftet med denna undersökning är att med hjälp av SKL:s kommungruppsindelning studera om det finns gemensamma nämnare när det gäller olycksbild för likartade kommuner som tillhör samma kommungrupp. Om sådana gemensamma nämnare finns, kan kommuner med bristande underlag i STRADA dra nytta av de resultat som framkommit. På så sätt kan även dessa kommuner få en bättre och tydligare bild av trafiksäkerhetsproblemet. Ett annat syfte har varit att jämföra olika kommuntyper med varandra. Var i består eventuella skillnader?

## 2. Metod och genomförande

---

Den officiella statistiken för vägtrafikskador baseras enbart på polisrapporterade olyckor. Personer som avlidit senare än 30 dagar från olyckstillfället räknas inte som dödad utan som skadad. Förutom att den officiella statistiken inte innehåller olyckor som sjukvården registrerar, inkluderar den inte heller:

- Avlidna personer vars anledning är någon annan än krockvåld t.ex. självmord.
- Om olyckan skett utanför vägområdet.
- Olyckor där enbart gående och spårvagn eller tåg varit inblandade.

Eftersom även de sjukhusrapporterade olyckorna studeras förväntas resultaten visa en annan bild av problemen än vad den officiella gör. Inom sjukvården registreras t.ex. även gående som skadas i en fallolycka ute i trafikmiljön, en händelse som officiellt inte (ännu) betraktas som en vägtrafikolycka.

Polisen registrerar personskadorna som uppkommer i en tregradig skala: dödad, svårt skadad och lindrigt skadad. Gränsen mellan svårt och lindrigt skadad är i grova drag om personen blivit inlagd på sjukhuset för vård eller ej. Sjukvården gör däremot en medicinsk bedömning av skadans allvarlighetsgrad på en ISS-skala (Injury Severity Score). Skalan går från 1 till 75, och är ett index som beskriver sannolikheten att överleva vid multipla skador. En beskrivning av hur ISS-värdena motsvarar en bedömd allvarlighetsgrad redovisas i tabell 1.

Tabell 1. ISS-värdena i STRADA och skadans bedömda allvarlighetsgrad.

ISS-värde	Diagnos
0	Oskadad
1-3	Lindrigt skadad
4-8	Måttlig skadad
9-15	Allvarligt skadad
16-	Mycket allvarligt skadad

Finns en medicinsk bedömning av en persons skada är det den som gäller. Finns bara en polisrapport motsvarar polisens lindrigt skadad ett ISS-värde mellan 1-8. Svårt skadad motsvarar  $ISS \geq 9$ .

Kravet på vilka kommuner som kom att ingå i studien är att de haft en lång och stabil registrering av sjukvården i STRADA i minst 5 år, mellan 2008 och 2012. Olyckorna ska ha inträffat inom tätbebyggt område och på det kommunala vägnätet i de utvalda kommunerna.



Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har delat in alla Sveriges 290 kommuner i tio olika kommungrupper eller typkommuner. Denna indelning började gälla i januari 2011 och kommer att användas till år 2016, då en ny revidering kommer att göras. Indelningen av kommungrupperna baseras bl a på kommunernas invånarantal, om kommunen ligger i en tät- eller glesbefolkad region eller antalet pendlare. De tio kommungrupperna är:

**1. Storstäder** (3 kommuner).

Kommuner med en folkmängd som överstiger 200.000 invånare.

**2. Förortskommuner till storstäder** (38 kommuner).

Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i någon annan kommun. Det vanligaste utpendlingsmålet ska vara någon av storstäderna.

**3. Större städer** (31kommuner)

Kommuner med 50 000-200 000 invånare samt en tätortsgrad överstigande 70 procent.

**4. Förortskommuner till större städer** (22 kommuner)

Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i en annan kommun. Det vanligaste utpendlingsmålet ska vara någon av de större städerna i grupp 3.

**5. Pendlingskommuner** (51 kommuner)

Kommuner där mer än 40 procent av nattbefolkningen pendlar till en annan kommun.

**6. Turism- och besöksnäringkommuner** (20 kommuner)

Kommuner där antalet gästnätter på hotell, vandrarhem och campingar överstiger 21 per invånare eller där antalet fritidshus överstiger 0,20 per invånare.

**7. Varuproducerande kommuner** (54 kommuner)

Kommun där 34 procent eller mer av nattbefolkningen mellan 16 och 64 år är sysselsatta inom tillverkning och utvinning, energi och miljö samt byggverksamhet (SNI2007)

**8. Glesbygdskommuner** (20 kommuner)

Kommun med en tätortsgrad understigande 70 procent och mindre än åtta invånare per kvadratkilometer.

**9. Kommuner i tätbefolkad region** (35 kommuner)

Kommun med mer än 300 000 personer inom en radie på 112,5 kilometer.

**10. Kommuner i glesbefolkad region** (16 kommuner)

Kommun med mindre än 300 000 personer inom en radie på 112,5 km.

Vilka kommuner som ingår i respektive kommuntyp finns på SKL:s webbplats ([www.skl.se](http://www.skl.se)). Sök på ”kommungruppsindelning”.

Inledningsvis var syftet att studera två kommuner från varje kommungrupp från Norrland, Svealand respektive Götaland för att få en så stor geografisk spridning som möjligt. Totalt skulle 60 kommuner studeras. Tyvärr visade det sig att kravet på 5-års sammanhållen sjukvårdsrapportering reducerade antalet möjliga ingående kommuner kraftigt i både Norrland och Svealand. Av de kommuner som återstod i dessa båda regioner fanns endast representation från ett fåtal kommuntyper kvar. Det visade sig också att arbetsinsatsen att göra ett

representativt uttag från STRADA var betydligt mer tidskrävande än beräknat (se nedan). Därför reducerades studien till att endast gälla kommuner från Götaland.

Det visade sig också att det i Götaland saknas kommuner inom grupp 10 och att det endast finns en kommun som tillhör grupp 8. Därför blev det slutliga urvalet sexton kommuner från åtta kommungrupper där trafikskadebilden jämfördes mellan dem. Vilka kommuner som valdes ut framgår av tabell 2.

*Tabell 2. De 16 kommunerna inom respektive kommungrupp som slutningen kommer att ingå i studien.*

Grupp 1	Grupp 2	Grupp 3	Grupp 4	Grupp 5	Grupp 6	Grupp 7	Grupp 9
Göteborg	Kungälv	Halmstad	Bjuv	Alingsås	Båstad	Ljungby	Karlshamn
Malmö	Möndal	Kalmar	Habo	Ängelholm	Lysekil	Oskarshamn	Lidköping

Analyserna i STRADA är gjorda för perioden 2008-2012, på personnivå, i hela databasen och där källan är ”känd av någon”, d.v.s. av polis, sjukvård eller av båda. Eftersom analyserna ska grundas på personskadade från platser där väghållaren är kommunal och inom tätbebyggt område, fanns en del saker att ta hänsyn till. Därför blev sökningen i STRADA både komplicerad och tidsödande. Nedan följer några exempel.

När urvalet görs i urvalshanteraren i STRADA finns möjligheten att välja den, eller de väghållare, som är av intresse. Det finns alltså möjligheten att i STRADAs urvalshanterare välja kommunal väghållare. Nackdelen med det är bl.a. att de olyckor som saknar koppling med sin position i NVDB, den nationella vägdata-basen, inte kommer med. Det är framförallt olyckor som skett på gång- och cykelbanor.

I Sverige definieras en tätort som ett tätbebyggt område med minst 200 invånare (SCB, 2008). Det finns ingen funktion i STRADA som gör att sökningen kan göras på tätorter i urvalshanteraren, utan sökningen görs på hela kommunen. För att få fram dataunderlaget från enbart tätorterna i kommunerna krävs att man själv ritar ut tätortsgränserna i kartbilden med funktionen ”polygon”. På så sätt har en kartbild kunnat fås fram och förhoppningsvis en mer rättvisande bild av var, och hur många olyckor som skett inom tätbebyggt område. Att själv rita in tätortsgränserna med polygon kräver noggrannhet. I de sexton utvalda kommunerna fanns det totalt 148 olika tätorter!

Olyckor som skett i korsningspunkter mellan kommunal väg och statlig eller enskild väg inom tätbebyggt område har tagits med i denna studie.

Flera olyckor saknar position men kan ha uppgifter om bebyggelsestyp. Enbart sjukhusrapporterade olyckor kan även sakna det senare. Genom att studera andra uppgifter i rapporteringen kan slutsatser oftast dras om det skett inom eller utanför tätbebyggt område. Sådan bedömning har ibland varit nödvändig.

Med trafikskadebild menas i detta arbete personskadade i olika olyckstyper. I STRADA klassificeras olyckorna i 36 olika olyckstyper, se bilaga 1. Många av dem är inte relevanta för tätortsmiljö och andra är av så närliggande typ att de

kan slås samman med hänsyn till undersökningens syfte. Det underlättar analysarbetet. De 36 olyckstyperna har reducerats till 10 stycken, se tabell 3.

Sammanslagning har t.ex. gjorts av de fem olyckstyperna där motorfordon kolliderat med varandra vid möte, omkörning, upphinnande, avsvängning eller korsande kurs, till en typ som i studien betecknats med B, dvs. kollision mellan motorfordon. Olyckstyperna G3 (cykel – fotgängare), G4 (cykel – cykel) och G8 (fotgängare – fotgängare) slogs samman till olyckstypen G9 (kollisioner fotgängare/cykel – fotgängare/cykel). De olyckstyper där moped är inblandad, d v s G5 (cykel – moped), G6 (moped – fotgängare) och G7 (moped – moped) slogs ihop till olyckstyp G10 (kollisioner moped - oskyddad).

Tabell 3. De 10 olyckstyperna som är aktuella i studien.

Beteckning	Olyckstyp
S	Singel (motorfordon)
B	Motorfordon (kollision motorfordon - motorfordon)
C	Cykel – motorfordon
F	Fotgängare – motorfordon
G0	Fotgängare (singel)
G1	Cykel (singel)
G2	Moped (singel)
G9	Kollisioner (fotgängare/cykel – cykel/fot.)
G10	Kollisioner (moped - oskyddade)
V	Övrigt

Genom att jämföra skadegraden i de olika olyckstyperna kommunerna emellan kan eventuella likheter/olikheter i olycksbilden studeras. Genom att beräkna den samhällsekonomiska kostnaden för olyckorna kan en jämförelse göras mellan skadeproblemets nivå. Trafikverket har tagit fram en värdering av vad en trafikolycka kostar samhället, beroende på olyckans skadegrad. Kostnaden är i 2010 års penningvärde och redovisas i tabell 4.

Tabell4. Samhällsekonomiska kostnader för skadad i vägtrafikolycka (2010 års penningvärde).

Skada	tkr
Dödsfall	31 331
Svår	5 672
Lindrig	267

Ett alternativt sätt att beskriva kommunens skadenivå är att sätta antalet skadade i relation till antalet invånare i kommunen, vilket också redovisas i denna studie.

### 3. Resultat

För varje kommun har en tabell över skadebilden för fem-årsperioden 2008-2012 tagits fram. Som ett exempel redovisas resultatet av STRADA-uttaget för Malmö kommun i tabell 5. Under perioden skadades 8053 personer inom tätbebyggt område, varav 15 personer avled och 390 skadades svårt. Flest skadade finns inom olyckstyp G0 följt av olyckstyp B och G1. Dessa får rang 1, 2 respektive 3. Andelen svårt skadade är högst i olyckstypen G0 följt av G1.

Trafikskadorna i Malmö bedöms kosta samhället ca 945 mkr per år (exkl. materialskadeolyckor). I genomsnitt skadas 5,32 personer per 1000 invånare varje år inom tätorterna i Malmö kommun.

Tabell 5. Olycksbilden inom tätbebyggt område för Malmö kommun (2008-2012).

	Olyckstyp	Antal skadade personer och skadans allvarighet			Totalt antal skadade personer och rangen	
		Död	Svårt skadad ISS >8	Lindrigt skadad ISS 1-8	Totalt för Malmö kommun/stad	Rang för Malmö kommun/stad
S	Singel (motorfordon)		27	405	432	5
B	Motorfordon (kollision motorfordon - motorfordon)	3	38	1898	1939	2
C	Cykel - motorfordon	4	45	1005	1054	4
F	Fotgängare - motorfordon	6	30	358	394	6
G0	Fotgängare (singel)		144	2107	2251	1
G1	Cykel (singel)	2	78	1247	1327	3
G2	Moped (singel)		7	113	120	9
G9	Kollisioner (fotgängare - cykel)		7	279	286	7
G10	Kollisioner (moped - oskyddade)		7	82	89	10
V	Övrigt		7	154	161	8
	<b>Skadade personer under fem år</b>	<b>15</b>	<b>390</b>	<b>7 648</b>	<b>8053</b>	
	<b>Skadade personer under ett genomsnittså</b>	<b>3,0</b>	<b>78,0</b>	<b>1529,6</b>	<b>1610,6</b>	
	<b>Antal invånare</b>				<b>302 835</b>	
	<b>Skadekostnad under ett genomsnittså (tkr)</b>				<b>944 812</b>	

Inom respektive kommungrupp har ett test utförts mellan data från de två kommunerna i respektive grupp enligt tabell 2. Olycksbilden i Malmö jämförs således med den i Göteborg kommun. Testet utgörs av en rangkorrelationstest, d.v.s. i vad mån rangordningen av antalet skadade personer och olyckstyp stämmer överens med varandra. Testen visade att överensstämmelsen var mycket god inom samtliga kommungrupper. Korrelationskoefficienten är som lägst 0,70 för grupp 9 och för fem av grupperna är korrelationskoefficienten över 0,90. Det innebär i sin tur att det med minst 95 % säkerhet kan slås fast att olycksbilden är densamma i de två kommunerna inom respektive grupp, i de flesta fall med mer än 99 % säkerhet.

Resultatet av testet innebär att det är högst rimligt att slå ihop olycksdata från de två kommunerna inom respektive kommungrupp så att dessa tillsammans representerade respektive kommuntyp. I nästa steg testades olycksbilden mellan de 8 kommuntyperna, totalt 28 jämförelser. Rangkorrelationskoefficienten är som lägst 0,83 för jämförelsen mellan kommuntyperna 3 och 4, vilket i sin tur

innebär att man med minst 99 % säkerhet kan slå fast att olycksbilden är densamma för de olika kommuntyperna.

Slutsatsen är att samtliga kommuner, oavsett karaktär, har en trafikskadebild som är lika, d.v.s man har samma typ av trafiksäkerhetsproblem.

I tabell 6 redovisas de sexton kommunernas sammanslagna olycksdata och rangordningen för dessa. Flest skadade personer finns inom olyckstypen fotgängare singel!

Tabell 6. Totalt antal skadade personer och dess rang för alla 16 kommunerna tillsammans.

<b>Olyckstyp</b>	<b>Antal skadade personer och skadans allvarlighet</b>				<b>Rangordning</b>	
	<b>Död</b>	<b>Svårt skadad ISS <math>\geq</math> 9</b>	<b>Lindrigt skadad ISS 1-8</b>	<b>Totalt antal dödade och skadade</b>	<b>Antal skadade</b>	<b>Antal döda och svårt skadade</b>
Singel motorfordon (S)	7	88	1205	1300	5	5
Motorfordon-motorfordon (B)	5	87	4723	4815	2	6
Cykel – motorfordon (C)	7	119	2167	2293	4	3
Fotgängare – motorfordon (F)	17	93	998	1108	6	4
Fotgängare singel (G0)	0	272	4720	4992	1	1
Cykel singel (G1)	5	173	3168	3346	3	2
Moped singel (G2)	0	29	498	527	8	7
Kollision fot/cy-fot/cy (G9)	1	15	538	554	7	9
Kollision mop-oskyddad (G10)	0	17	219	236	10	8
Övrigt (V)	2	13	357	372	9	10
Summa under fem år	44	906	18593	19543		

Fotgängare singelolyckor är den olyckstyp som har flest skadade och även flest svårt skadade enligt undersökningen. Denna olyckstyp registreras inte som vägtrafikolycka i den officiella statistiken men utgör dock ett väsentligt skadeproblem som ligger inom kommunernas ansvarsområde. Den näst mest skadedrabbade kategorin är personer i motorfordon, men dessa skadas mer lindrigt än de oskyddade trafikanterna och placerar sig först på sjätte plats om man tittar på de allvarligare skadefallen. Då kommer cykel singel fram som den näst mest skadedrabbade olyckstypen.

I databasen fanns totalt 45 dödsfall registrerade. Av dessa var fem registrerade som "Dödad (ej officiell statistik)", alltså att de inte ingår i den officiella vägtrafikolycksstatistiken. Efter att dessa genomgått en närmare granskning visade det sig att händelseförloppet och platsen varit sådan att fyra av dessa fem inträffat inom vägtrafiksystemet och heller inte kunnat identifierats som annat

än dödsfall inom 30 dagar genom krockvåld. Enligt den officiella STRADA-statistiken var alltså antalet avlidna 40 medan en närmare granskning i detta projekt fick antalet till 44. Ett bortfall på 10%!

I tabell 7 redovisas en sammanställning av antalet skadade personer och skadekostnaden per 1000 invånare och år i de utvalda kommunerna inom respektive kommungrupp. Som framgår är skillnaden på trafikskadeproblemet stort, från Habo kommun som har lägst antal skadade per invånare till Malmö kommun som har högst. Det skiljer en faktor 7. Även om trafikskadeproblemet är 7 ggr större per invånare i Malmö jämfört med Habo, så är dock problemen densamma, alltså flest svårt skadade i gående singel- och cykel singelolyckor. Observera att personskadade med spårvagnar i Göteborg inte ingår.

Tabell 7. Antal skadade personer och skadekostnad (under ett genomsnittsåret)/1000invånare.

<b>Kommungrupp</b>	<b>Antal skadade personer under ett genomsnittsåret/1000 inv</b>	<b>Skadekostnad/1000 inv (kr)</b>
<b>Grupp 1</b>		
Göteborg	2,23*	1 358 410
Malmö	5,32	3 119 890
<b>Grupp 2</b>		
Kungälv	1,61	998 380
Mölnadal	1,58	802 909
<b>Grupp 3</b>		
Halmstad	2,86	1 416 679
Kalmar	2,31	1 288 431
<b>Grupp 4</b>		
Bjuv	3,23	2 082 015
Habo	0,89	436 369
<b>Grupp 5</b>		
Alingsås	2,19	1 258 377
Ängelholm	3,53	1 789 002
<b>Grupp 6</b>		
Båstad	1,2	694 333
Lysekil	1,14	987 632
<b>Grupp 7</b>		
Ljungby	1,21	1 090 178
Oskarshamn	2,06	1 480 356
<b>Grupp 9</b>		
Karlshamn	2,14	1 126 567
Lidköping	2,49	1 570 254

\* Olyckor med spårvagn är inte med

## 4. Slutsatser och kommentarer

---

Det är en stor fördel att kommunernas trafiksäkerhetsproblem är desamma. I samtliga studerade fall är det ingen kommun där skadebilden avviker nämnvärt från övriga. Det som avviker är storleken på problemen. Det innebär att insatserna mot en förbättrad situation är desamma och kommunerna kan därmed dra lärdom av varandra och effektivisera arbetet: **ingen kommun är unik!** Även nationella myndigheter har enklare att ge kommunerna effektiva stöd. Att gående och cyklister är de mest utsatta grupperna är tydligt. Att den vanligaste skadesituationen, gående singel inte klassificeras som en vägtrafikolycka kan dock skapa problem. Ansvaret ligger inte bara på kommunen utan även på fastighetsägarna.

Undersökningen har på grund av bristande dataunderlag begränsats till Götalandsregionen. Men eftersom olycksbilden enligt STRADA-databasen är så likartad mellan studerade kommuner, bör man anta att samma förhållande även gäller för kommunerna i Svealand och Norrland, åtminstone tills annat har bevisats. En uppföljande studie om några år, då mer data förväntas vara tillgänglig i hela landet, vore önskvärd.

Det vore olyckligt om den djupare granskningen av registrerade dödsfall av "dödad, ej officiell statistik" stämmer överens med verkligheten. Att 10% av dödsfallen inom tätbebyggt område inte skulle komma med är något som Transportstyrelsen borde undersöka vidare. Likaså borde Transportstyrelsen förenkla uttagsprocessen för kommunerna. Att som kommun rita in tätortsgränserna med polygonfunktionen är i längden inte hållbart, i alla fall inte för aggregerade undersökningar av denna typ.





## Bilaga 1 – Olyckstyper i STADA

---

De olyckstyper som förekommer är:

- S = Singelolycka
- M = Mötesolycka
- O = Omkörningsolycka
- U = Upphinnandeolycka
- A = Avsvängandeolycka
- K = Korsandeolycka
- C = Cykel/Moped i kollision med motorfordon
- F = Fotgängare i kollision med motorfordon
- V0 = Varia (Övrigt/Okänt)
- V1 = Häst/Annat tamdjur
- V3 = Traktor/Motorredskap
- V5 = Parkerat/uppställt
- V6 = Backning, vändning, u-sväng
- W1 = Rådjur/Hjort
- W2 = Älg
- W3 = Ren
- W4 = Annat vilt
- W5 = Vildsvin
- G0 = Fotgängare singel (Fallolycka)
- G1 = Cykel singel
- G2 = Moped singel
- G3 = Cykel - Fotgängare
- G4 = Cykel - Cykel
- G5 = Cykel - Moped
- G6 = Moped - Fotgängare
- G7 = Moped – Moped
- G8 = Fotgängare – Fotgängare
- J0 = Spårfordon – Övrigt
- J1 = Spårvagn singel
- J2 = Spårvagn – Spårvagn
- J3 = Spårvagn – Fotgängare
- J4 = Spårvagn – Cykel/Moped
- J5 = Spårvagn – Motorfordon
- J6 = Tåg – Fotgängare
- J7 = Tåg – Cykel/Moped
- J8 = Tåg – Motorfordon