



Trafikskador 1998–2005 enligt patientstatistik

Jörgen Larsson

Utgivare:  581 95 Linköping	Publikation: VTI rapport 615		
Författare: Jörgen Larsson	Utgivningsår: 2008	Projektnummer: 50607	Dnr: 2006/0692-22
Titel: Trafikskador 1998–2005 enligt patientstatistik	Projektamn: Patientstatistik 1998–2005 och trafik-säkerhetsmålen		
Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord: <p>Det är sedan länge känt att många trafikolycksfall inte kommer till polisens kännedom men däremot anlitar sjukvården. Därmed blir den officiella statistiken över trafikskadade personer, som bygger på olyckor kända av polisen, missvisande. I denna studie har därför data från Socialstyrelsens slutenvårdsregister för vårdtillfällen avslutade 1998–2005 bearbetats.</p> <p>I genomsnitt har drygt 12 100 personer årligen vårdats inom slutenvården 1998–2005 på grund av vägtrafikolycksfall. Nivån är något högre åren efter sekelskiftet.</p> <p>Åldersfördelningen bland skadefallen i vägtrafikolyckor har varit tämligen stabil. Skademåttet "antal skadefall per tusen invånare" har visat en tendens att stiga något under perioden. Åldern 15–24 år har hela tiden ett högre skademått än övriga åldrar.</p> <p>Bilisterna utgör den största andelen av skadefallen, andelen har varierat inom intervallet 40–45 procent. Den näst största trafikantgruppen är cyklisterna. Andelen motorcyklister/mopedister har ökat och år 2005 utgjorde de drygt 21 procent.</p> <p>Vid jämförelse med den officiella statistiken för vägtrafikolyckor visar slutenvårdsdata cirka tre gånger fler skadefall än polisrapporteringens svårt skadade. Kvoten är betydligt högre för cyklister, den har under perioden dessutom stigit till att vara drygt tio.</p> <p>Fotgängarna har den längsta genomsnittliga vårdtiden, vilket gäller i nästan alla åldersklasser.</p> <p>I föreliggande rapport redovisas den huvuddiagnos som ställts vid första vårdtillfället. Fraktura svarar för drygt tredjedelen av skadefallen och nästan hälften av vårdtiden.</p> <p>Utöver vägtrafikolyckorna redovisas dessutom genomsnittligt cirka 2 200 skadefall per år där gående fallit i gatu-/vägmiljö utan inblandning av något fordon, så kallade "gående-singel". Den vanligaste orsaken är "fall i samma plan" som beror på halkning/snavning/snubbling utan förekomst av is/snö. I denna grupp svarar de som är 65 år eller äldre för nästan 82 procent av vårdtiden.</p>			
Nyckelord: trafiksäkerhet, patientregister, slutenvård, vägtrafikolyckor, fallolyckor, vårdtid, diagnoser			
ISSN: 0347-6030	Språk: Svenska	Antal sidor: 40 + 4 bilagor	

Publisher:  SE-581 95 Linköping Sweden	Publication: VTI rapport 615		
	Published: 2008	Project code: 50607	Dnr: 2006/0692-22
	Project: Patient statistics, 1998–2005, and the traffic safety objectives		
Author: Jörgen Larsson	Sponsor: Road Traffic Inspectorate		
Title: Traffic injuries 1998–2005, according to patient statistics			
Abstract (background, aim, method, result) max 200 words: <p>It has been known for a long time that many traffic accidents are not known to the police, but are dealt with by the health service. Because of this, the official statistics concerning persons injured in traffic, which are based on accidents known to the police, are misleading. In this study, data from the hospital records of the Swedish Board of Health and Welfare concerning treatment events terminated during the period 1998–2005 were therefore examined.</p> <p>On average, more than 12,100 people were annually treated in hospital because of road traffic accidents over the period 1998–2005. The level is slightly higher in the years after the turn of the century.</p> <p>Breakdown by age among injuries in road traffic accidents has been fairly stable. The injury index “number of injuries per thousand population” has shown a tendency to increase slightly during the period. The 15–24 age group consistently has a higher injury index than other ages.</p> <p>Motorists accounts for the highest proportion of casualties, with the figure varying between 40 and 45 per cent. The next highest group are cyclists. The proportion of motorcyclists/moped riders has increased, and in 2005 their share was over 21 per cent.</p> <p>In a comparison with the official statistics for road traffic accidents, it is found that the number of casualties according to hospital data is about three times higher than the number of severe injuries reported to the police. The ratio is considerably higher for cyclists, and during the period it also increased to just over 10:1.</p> <p>Pedestrians have the longest average hospitalisation periods; this applies to almost all age classes.</p> <p>The principal diagnosis made at the time of initial hospitalisation is given in this report. Fractures account for more than one third of injuries and for almost one half of the treatment period.</p> <p>Apart from road traffic accidents, 2,200 casualties are also reported annually where pedestrians fell in road/street environment without the involvement of a vehicle, "pedestrian-single" accidents. The most common cause is “falling at the same level” due to slipping/tripping/stumbling without the presence of ice/snow. In this group, those 65 or older account for almost 82 per cent of the treatment period.</p>			
Keywords: Traffic safety, Hospital Discharge Register, in-patient care, road traffic accidents, falls, hospitalisation			
ISSN: 0347-6030	Language: Swedish	No. of pages: 40 + 4 Appendices	

Förord

På uppdrag av Vägtrafikinspektionen har VTI bearbetat patientdata från Socialstyrelsen avseende slutenvårdspatienter, dels de som skadats i vägtrafikolyckor, dels de fotgängare som skadats i fallolyckor utan inblandning av något fordon.

Undertecknad har varit projektledare och även svarat för statistisk bearbetning. Jan Ifver har varit kontaktman på Vägtrafikinspektionen och därvid även svarat för att data kommit VTI tillhanda. Gunilla Sjöberg, VTI, har svarat för slutredigeringen av rapporten.

Linköping mars 2008

Jörgen Larsson

Kvalitetsgranskning

Intern peer review har genomförts den 19 februari 2008 av Ulf Brüde. Jörgen Larsson har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus den 17 mars 2008. Projektledarens närmaste chef, Astrid Linder, har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering den 17 mars 2008.

Quality review

Internal peer review was performed on February 19, 2008 by Ulf Brüde. Jörgen Larsson has made alterations to the final manuscript of the report. Research director Astrid Linder examined and approved the report for publication on March 17, 2008.

Innehållsförteckning

Begreppslista.....	5
Sammanfattning	7
Summary.....	9
1 Bakgrund och syfte	11
2 Omfattning och definitioner	12
3 Skador vid vägtrafikolycksfall.....	15
3.1 Antal skadefall	15
3.2 Vårdtid	23
3.3 Diagnoser	28
4 Skador för gående utan fordon inblandade.....	32
4.1 Antal skadefall och vårdtid.....	32
4.2 Diagnoser	37
5 Diskussion och slutsatser	39
Referenser.....	40

Bilagor:

Bilaga 1	Yttre orsaker till skada. Översikt av koder för trafikantgrupper
Bilaga 2	Vägtrafikolycksfall. Antal skadefall och genomsnittlig vårdtid 1998-2005. Fördelning på inskrivningslän, trafikantgrupp och inskrivningsår
Bilaga 3	Vägtrafikolycksfall. Antal skadefall och genomsnittlig vårdtid 1998-2005. Fördelning på trafikantgrupp, åldersklass och inskrivningsår
Bilaga 4	Vägtrafikolycksfall. Antal skadefall och genomsnittlig vårdtid 1998-2005. Fördelning på trafikantgrupp, huvuddiagnos och åldersklass

Begreppslista

Bilist	Förare eller passagerare i bil, lastbil eller buss (dvs. även bussresenärer).
Bortfall	En uppgift som saknas fast den borde vara med. I denna rapport bl.a. skadefall som inte kunde identifieras som trafikrelaterad pga. att uppgifter om skadans orsak saknades i slutenvårdsregistret.
Huvuddiagnos	Det tillstånd (skada) som spelat störst roll för behandlingen vid sjukhuset. Bedöms av läkare.
ICD-10	Ett internationellt system för klassifikation av sjukdomar och hälsoproblem. Den nu aktuella versionen är den tionde: <i>International Classification of Diseases – Tenth Revision</i> .
Skadefall	I denna rapport en person som har blivit inskriven på sjukhus till följd av en vägtrafikolycka eller gåendeolycka i väg-/gatumiljö utan inblandning av fordon. Ett skadefall kan ha ett eller flera vårdtillfällen. Blir samma person inskriven upprepade gånger med högst 30 dagar mellan vårdtillfällena räknas dessa tillhöra samma skadefall. En person kan bidra med flera skadefall genom att skada sig upprepade gånger eller ha mer än 30 dagar mellan två vårdtillfällen.
Slutenvård	Vård som medför inskrivning på sjukhus.
Slutenvårdsregister (Patientregister sluten vård)	Datakälla för denna studie. Register över vårdtillfällen inom den svenska slutenvården. Information om patienter blir tillgänglig när dessa skrivs ut från slutenvården. Registerhållare är Epidemiologiskt Centrum på Socialstyrelsen.
Svårt skadad (i polisrapporterad vägtrafikolycka)	Person som fått brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskakning eller inre skada eller andra skador som <i>väntas</i> medföra intagning på sjukhus. Övriga skador betecknas som lindriga. Bedömningen görs av polis vid olycksplatsen.
Trafikantgrupp	Används här synonymt med begreppet ”trafikantkategori”. I denna rapport delas skadefallen in i trafikantgrupperna: <ul style="list-style-type: none">- bilister- motorcyklister/mopedister- cyklister- gående- övriga/ospecificerade.
Vårdtid	Antal dygn som respektive skadefall vårdats inom slutenvården. Differensen mellan utskrivningsdatum och inskrivningsdatum.
Vårdtillfälle	En vårdkontakt i slutenvården. Byte av klinik/sjukhus medför ett nytt vårdtillfälle.
Vägtrafikolycka	Händelse som inträffat i trafik på väg eller gata, där minst ett fordon i rörelse varit inblandat och som lett till person- eller egendomsskador.

Trafikskador 1998–2005 enligt patientstatistik

av Jörgen Larsson
VTI
581 95 Linköping

Sammanfattning

I genomsnitt har drygt 12 100 personer årligen vårdats inom slutenvården på grund av vägtrafikolycksfall åren 1998–2005. Genomsnittet är något högre åren efter sekelskiftet. För åttaårsperioden redovisas också cirka 2 200 skadefall per år där gående fallit i gatu-/vägmiljö utan inblandning av något fordon.

Underlaget för denna studie utgörs av data från Socialstyrelsens register avseende vårdtillfällen inom slutenvården. I rapporten redovisas vårdtillfällen som avslutats åren 1998–2005 och orsakats av:

- vägtrafikolyckor
- gåendeolyckor i gatu-/vägmiljö, utan inblandning av fordon ("gående-singel").

År 1998 är det första året då patientdata i hela Sverige kodats enligt ICD-10, den internationella klassifikationen av sjukdomar och hälsoproblem. Detta påverkar möjligheterna att klassificera datamaterialet, därför måste mc/moped redovisas tillsammans.

I befintlig datamängd finns inte någon markering av den enskilda olyckan genom vårdkedjan. Detta har gjort det nödvändigt att definiera ett "skadefall", det vill säga en person som omhändertagits inom sjukvårdens slutenvård till följd av en vägtrafikolycka eller ett fall som fotgängare i väg-/gatumiljö. Ett nytt skadefall anses här föreligga om tiden mellan två vårdtillfällen för en enskild person överstigit 30 dagar. Skadefall som medfört att patienten avlidit inom samma månad som inskrivningen är exkluderade.

Studien omfattar drygt 97 000 skadefall orsakade av vägtrafikolyckor under perioden 1998–2005, det vill säga i genomsnitt drygt 12 100 per år, högre i slutet av perioden.

Några län har ett misstänkt lågt antal skadefall. Enligt Socialstyrelsen var det misstänkta bortfallet i patientregistret högst år 1998 men har sedan gradvis sjunkit. Även om länsvis och årsvis korrigering med hänsyn till misstänkt bortfall görs och om antalet skadefall relateras till invånarantalet i respektive län och år kvarstår en mycket stor variation mellan länen. Sett över hela landet har skademåttet "antal skadefall per tusen invånare", efter korrigering med hänsyn till bortfall, varit tämligen stabilt under perioden.

Åldersfördelningen bland skadefallen i vägtrafikolyckor har varit tämligen stabil. De yngsta (0–6 år) utgör 3–4 procent av skadefallen, medan de äldsta (≥ 75 år) svarar för 7–8 procent. Åldern 15–24 år har högst skademått, 2–3 skadefall per tusen invånare och år.

Totalt är fördelningen på kvinnor och män i storleksordningen 36 procent respektive 64 procent. Männerna utgör dock drygt 85 procent av de skadade mc/mopedisterna, medan de endast svarar för hälften av de skadade fotgängarna.

Bilisterna utgör den största andelen av skadefallen. Efter att ha varit kring 45 procent åren 2001–2004 svarar bilisterna för ca 40 procent år 2005. Andelen motorcyklister/mopedister har ökat och år 2005 var andelen drygt 21 procent. Den näst största trafikantgruppen är cyklisterna. Andelen har dock minskat, utom det sista året, då de återigen

svarar för över 30 procent av skadefallen. Det beror på att antalet ”Cyklister utan inblandning av motorfordon” ökat medan antalet cyklister som kolliderat med motorfordon sjunkit något och de senare svarar endast för drygt 4 procent av skadefallen i slutet på perioden.

Vid jämförelse med antalet polisrapporterade svårt skadade personer i SIKA:s officiella statistik framgår att cyklisterna förekommer i slutenvårdsdata 6–11 gånger mer. Sett över alla trafikanter visar slutenvårdsdata cirka tre gånger fler skadefall än polisrapporteringens svårt skadade.

Den genomsnittliga vårdtiden avseende vägtrafikolycksfall 1998–2005 är cirka 6 dagar. Drygt hälften av skadefallen har en vårdtid på högst 1 dag (differensen mellan ut- och inskrivningsdatum). Gående har den längsta vårdtiden, vilket gäller i alla åldersklasser utom 15–19 år. Cirka 33 procent av skadefallen bland fotgängarna är 65 år eller äldre jämfört med drygt 14 procent sett över alla trafikanter.

I föreliggande rapport redovisas den huvuddiagnos som ställts vid första vårdtillfället för varje skadefall som skrivits in 1998–2005. Frakturerna svarar för drygt 36 procent av skadefallen och nästan hälften av vårdtiden. Hjärnskakning är en vanlig diagnos, allra vanligast bland cyklister (cirka 30 procent av skadefallen). Utan indelning i trafikantgrupp svarar dock hjärnskakning för en låg andel (6 procent) av vårdtiden.

Utöver skadefallen i vanliga vägtrafikolyckor redovisas här drygt 17 600 fotgängare skadade åren 1998–2005 utan inblandning av något fordon. Genomsnittligt har cirka 2 200 skadefall av dessa så kallade ”gående-singel-olyckor” inträffat per år. Den årliga variationen har dock varit mycket stor. Skademåttet ”antal skadefall per tusen invånare” ökar tydligt med ökad ålder, de äldsta (≥ 85 år) har 1,0–1,2 skadefall per tusen invånare och år under perioden.

Till skillnad från skadefallen i vägtrafikolyckorna dominerar kvinnorna (cirka 62 procent) bland skadefallen i ”gående-singel”. Den vanligaste orsaken till ”gående-singel” var fall i samma plan, cirka 82 procent. Bland dessa var halkning/snavning/snubbling utan förekomst av is/snö vanligast. I den stora undergruppen svarar de äldre (≥ 65 år) för cirka 83 procent av vårdtiden.

Vid fall i samma plan är frakturer den klart vanligaste diagnosen, oavsett väglag. Vid benfrakturer som skett vid fall utan is/snö svarar de som är 65 år eller äldre för nästan 82 procent av vårdtiden.

Injuries in traffic, 1998–2005, according to patient statistics

by Jörgen Larsson

VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute)

SE-581 95 Linköping Sweden

Summary

On average, more than 12,100 people were annually treated in hospital because of road traffic accidents over the period 1998–2005. The level is slightly higher in the years after the turn of the century. For the eight-year period the report also shows 2,200 persons annually treated in hospital caused by pedestrians falling in a street/road environment without the involvement of a vehicle.

This study is based on data from the hospital records of the Swedish Board of Health and Welfare concerning treatment episodes. The report gives an account of treatment episodes which terminated during the period 1998–2005 and were caused by

- road traffic accidents
- accidents to pedestrians in a street/road environment without the involvement of a vehicle.

1998 is the first year when patient data in the whole of Sweden were coded according to ICD-10, the international classification of diseases and health problems. This affects the possibilities to classify the data material and motorcycle/moped must therefore be reported together.

In the existing dataset there is no identification of the individual accident through the treatment chain. This has made it necessary to define a “casualty”, i.e. a person who has been treated in a hospital as a result of a road traffic accident or after falling as a pedestrian in the road/street environment. It is considered that there is a new casualty if the time between two hospital stays by an individual person has exceeded 30 days. Casualties which resulted in the death of the patient in the same month as the date of admission are excluded. The study therefore comprises over 97,000 casualties caused by road traffic accidents during the period 1998–2005, i.e. an average of over 12,100 annually, higher at the end of the period.

Some counties have a suspiciously low number of casualties. According to the Swedish Board of Health and Welfare, the suspected shortfall in the patient register was highest in 1998 but has been gradually decreasing since then. Even if corrections are made on a county and year basis with respect to suspected shortfalls and if the number of casualties is related to the number of inhabitants in each county and year, very great variation among counties remains. For Sweden as a whole, the injury index “number of casualties per one thousand population”, after correction with respect to suspected shortfalls, was reasonably stable over the period.

The breakdown by age among casualties in road traffic accidents was reasonably stable. The youngest (0-6 years) make up 3–4 per cent of casualties, while the oldest (≥ 75 years) account for 7–8 per cent. The age group 15–24 has the highest injury index during the period, 2–3 casualties per 1,000 population.

Overall the breakdown by women and men is of the order of 36 per cent and 64 per cent respectively. However, men account for over 85 per cent of the motorcyclist/moped rider casualties, while they account for only half the casualties among pedestrians.

Motorists make up the highest proportion of casualties. While the proportion of motorists over the period 2001–2004 was about 45 per cent, in 2005 the proportion is just over 40 per cent. The proportion of motorcyclists/moped riders has increased, and in 2005 it was over 21 per cent. The next largest road user group is cyclists. Their share has however decreased, apart from the last year, when they again represented over 30 per cent of casualties. This is due to the fact that the number "Cyclists without the involvement of a motor vehicle" increased while the number of cyclists who collided with a motor vehicle decreased slightly, and this latter group represents only just over 4 per cent of the casualties at the end of the period.

A comparison with the number of police-reported severely injured persons in the official statistics (published by SIKÅ, The Swedish Institute for Transport and Communications) shows that cyclists occur 6–11 times more frequently in hospital statistics. For all road users, the number of casualties according to hospital data is about three times higher than the number of severe injuries according to police reports.

The average period of hospitalisation with respect to road traffic accidents is about 6 days in 1998–2005. Over one half of the casualties are hospitalised for a maximum of 1 day (difference between dates of admission and discharge). Pedestrians are hospitalised the longest, which applies to all age groups apart from 15–19 years. Among pedestrians, about 33 per cent of casualties are 65 or older, while this age group accounts for just over 14 per cent when all road users are considered.

This report gives the principal diagnosis made during the first treatment episode for each casualty admitted during 1998–2005. Fractures account for over 36 per cent of injuries and for almost one half of the hospital stays. Concussion is a common diagnosis, most common among cyclists (about 30 per cent of casualties). However, without a breakdown by road user group, concussion accounts for a low proportion (6%) of hospitalisation.

Apart from casualties in ordinary road traffic accidents, details are given here of more than 17,600 pedestrians injured over the period 1998–2005 without the involvement of a motor vehicle. On average, there were about 2,200 casualties due to these "pedestrian-single accidents" each year. The annual variation has however been very large. It is evident that the injury index "number of casualties per 1,000 population" increases with increasing age; the eldest (≥ 85) represent 1.0–1.2 casualties/1,000 population during the period.

In contrast to the casualties in road traffic accidents, women dominate (about 62 per cent) among the casualties in the category "pedestrian-single". The most common cause of "pedestrian/single" casualties, about 82 per cent, was falling at the same level. Among these the most common was slipping/stumbling/tripping without the presence of ice/snow. In this large subgroup, the elderly (≥ 65) account for about 83 per cent of hospital stay.

In the case of falls in the same plane, fractures are clearly the most common diagnosis irrespective of road conditions. In the case of fractures which occurred without ice/snow, those 65 or older account for almost 82 per cent of the treatment period.

1 Bakgrund och syfte

Det är sedan länge känt att den officiella statistiken över skadade personer i polis-rapporterade vägtrafikolyckor inte ger en heltäckande bild av trafiksäkerhetssituationen i Sverige. Ett betydande bortfall gör statistiken missvisande, både vad gäller omfattning och innehåll, speciellt för oskyddade trafikanter. I och med att Socialstyrelsens slutenvårdsregister sedan 1985 i princip är heltäckande för riket har det blivit möjligt att nyttja patientdata vid utvärdering av trafiksäkerhetsutvecklingen.

Senare har patientdata dessutom blivit tillgängliga med ett unikt löpnummer (ej personnummer) för varje person, vilket gjort det möjligt att följa en individ genom en kedja av olika vårdtillfällen. Resultat har tidigare, då på uppdrag av Vägverket, redovisats nästan varje år [Larsson, 1997; 1998; 1999; 2000; 2001; 2004; 2005]. År 2006 genomförde VTI motsvarande arbete på uppdrag av Vägtrafikinspektionen och avsåg då sju års vårdtillfällen utskrivna 1998–2004 [Larsson, 2007]. Syftet har varit att få kännedom om antalet personer som årligen behandlas inom slutenvården till följd av skador i vägtrafiken. Eftersom ytterligare patientdata blivit tillgängliga för VTI redovisas här, även nu på uppdrag av Vägtrafikinspektionen, bearbetning av åtta års vårdtillfällen till följd av trafikskador, där den behandlade personen blivit utskriven 1998–2005. Underlaget för denna studie utgörs endast av trafikskador som varit tillräckligt svåra för att motivera slutenvård och rapporten presenterar såväl antal skadefall som tillhörande vårdtider. Framförallt har avsikten varit att göra indelningar efter trafikantkategori, ålder, kön, län, årstid och olika diagnoser.

Att här redovisad period börjar år 1998, beror på att det är det första året då patientdata i hela Sverige kodats enligt ICD-10, den internationella klassifikationen av sjukdomar och hälsoproblem [Socialstyrelsen, 1996]. ICD-10 påverkar möjligheterna att indela datamaterialet med hänsyn till trafikantkategori. Detta har å ena sidan inneburit möjlighet att även bearbeta data för gående som skadats i väg-/gatumiljö utan inblandning av något fordon, dvs. olyckor av typ ”gående singel”. Å andra sidan har möjligheten att särskilja mopedister från motorcyklister upphört.

Dessa förändringar, samt målsättningen att ha överskådliga tabeller, har inneburit att presentationen omfattar åtta-årsperioden 1998–2005. För uppgifter avseende tidigare år hänvisas till publikationer utgivna 2005 och tidigare.

2 Omfattning och definitioner

Underlaget för denna studie består av data från Socialstyrelsens slutenvårdsregister. Aktuell datamängd, framtagen av Epidemiologiskt Centrum vid Socialstyrelsen, har vårdtillfällena orsakade av **vägtrafikolyckor** som observationsenhet. Dessutom ingår även vårdtillfällena som inte orsakats av egentliga vägtrafikolyckor, men som ändå är av intresse, nämligen **fotgängarolyckor i gatu-/vägmiljö utan inblandning av något fordon**.

På grund av att ändrade definitioner och ändrad omfattning på data gäller i hela landet fr.o.m. 1998 redovisas här resultat som omfattar den senast tillgängliga 8-årsperioden, dvs. 1998–2005.

Koderna för ”Yttre orsak till skada”, som används i hela Sverige fr.o.m. 1998, har nyttjats för urval av vilka vårdtillfällena som ska ingå i denna studie. Dessa koder, samt även diagnoskoder, finns utförligt beskrivna i särskild publikation [Socialstyrelsen, 1996]. Koderna för dessa termer baseras på den internationella sjukdomsklassifikationen ICD-10, tidigare användes ICD-9. En kort beskrivning av hur koderna för ”Yttre orsak till skada” korresponderar mot olika trafikantgrupper finns i *bilaga 1*.

Övriga termer för varje vårdtillfälle i datamängden är:

Löpnummer: Ej personnummer, men unikt för varje inblandad person

Kön, Ålder (vid utskrivning)

Inskrivningsmånad, Utskrivningsmånad

Inskrivningstyp: 1=från annan klinik/sjukhus, 2=från särskilt boende

3=från annat boende (dvs. oftast ordinarie bostaden)

Utskrivningstyp: 1=till annat sjukhus/klinik, 2=till särskilt boende

3=till annat boende (dvs. oftast ordinarie bostad), 4=avliden

Hemort

Sjukhus, Klinik, Medicinskt verksamhetsområde

Diagnoser inkl. huvuddiagnos

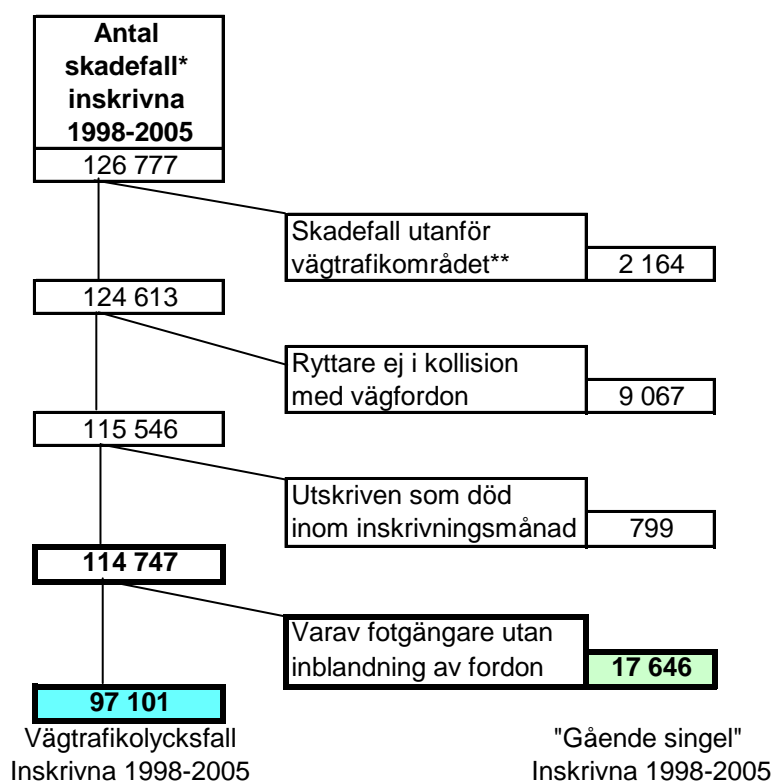
Antal vård dagar (differens mellan utskrivningsdatum och inskrivningsdatum).

En person svarar ofta för fler än ett vårdtillfälle beroende på t.ex. klinikbyten eller återinskrivningar efter hemvistelse. Dessutom gäller naturligtvis att en person kan bli skadad flera gånger om en tidsperiod är tillräckligt lång. Eftersom ingen direkt koppling till enskilda vägtrafikolyckor har kunnat göras har det varit nödvändigt att definiera termen ”**skadefall**”. Härvid avses en person som blivit inlagd på sjukhus till följd av en vägtrafikolycka, alternativt en gåendeolycka i väg/gatumiljö utan inblandning av fordon. Beroende på hur man definierar när ett nytt skadefall ska anses ha inträffat kan den bearbetade datamängden variera i storlek. Olika sätt att sammanföra en persons registrerade vårdtillfällen till ett ”**skadefall**” har tidigare redovisats i VTI notat 69-1997 [Larsson, 1997]. Den definition som sedan fastställdes i VTI notat 75-1998 [Larsson, 1998], följs även i föreliggande publikation. Det gäller därmed att om differensen

mellan två vårdtillfällen för en enskild person är större än 30 dagar anses det senare vårdtillfället representera ett nytt skadefall, dvs. resultatet av en ny olycka.

I föreliggande datamängd har Epidemiologiskt Centrum vid Socialstyrelsen genomfört bestämning av "skadefall" enligt ovanstående modell. Därefter har datamängden vidarebefordrats till VTI för bearbetning, dock utan exakt in-/utskrivningsdatum för vårdtillfallen. Endast in-/utskrivningsmånad och år har varit tillgänglig vid analysen, vilket försvårat möjligheten att exkludera skadefall som avlidit inom 30 dagar.

Figur 1 visar hur antal skadefall sedan påverkats av att vissa observationer exkluderats samt hur det slutgiltiga antalet påverkats av dessa exkluderingar.



* Exkl. vatten-/lufttransporter, gående/cyklister-tåg, tågförare/tågpassagerare.

** Personer på industri-/jordbruks-/special-/terrängfordon utanför vägtrafikområdet samt gående som fallit utanför vägtrafikområdet.

Figur 1 Skadefall orsakade av vägtrafikolyckor samt "gående singel" inskrivna i slutenvården 1998–2005. Utfall efter exkluderingar av vissa observationer.

Skadefall som inte ansetts höra vare sig till ordinarie vägtrafikolyckor eller egentliga "gående-singelolyckor" har exkluderats. Det gäller 2 164 skadefall (se figur 1) som inbegriper bl.a. personer i industri-/jordbruks-/special-/terrängfordon utanför vägtrafikmiljön, samt även gående som fallit utanför vägtrafikmiljön.

Ryttare som skadats i transportolyckor har vanligen ramlat av eller helt enkelt "ridit omkull" utanför vägtrafikområdet eller varit inblandat i en ospecificerad olycka. Dessa 9 067 ryttare som inte kolliderat med fordon i vägtrafiken utesluts, se figur 1. **För åren 1998–2005 återstår då 114 747 skadefall, varav 97 101 gällt vägtrafikolyckor.**

Fotgängare som fallit i gatu-/vägmiljö utan inblandning av fordon ("gående-singel") svarar för 17 646 skadefall 1998–2005. De redovisas i ett särskilt avsnitt.

Ett problem med patientdata är att det är först vid utskrivning som ett vårdtillfälle blir en observationsenhet. Det kan då ha passerat åtskilliga vårddagar sedan aktuellt olyckstillfälle. Detta innebär att speciellt vid svårare skador och/eller olyckor som sker i slutet av ett kalenderår kan utskrivning ofta ske året efter olyckan.

Den här använda metoden för att bestämma vilka skadefall som ska medtas i redovisningen innebär en viss underskattning av det senast tillgängliga inskrivningsåret, dvs. 2005. Med hänsyn till den underskattning som påvisades i VTI notat 75-1998 för det senast tillgängliga året torde det "sanna" antalet skadefall i vägtrafikolyckor vara ca 100–150 högre än vad som redovisas här.

Ett annat problem är att det även i patientdata finns misstänkta bortfall, som beror på att vissa vårdtillfällen inte har någon definierad kod för vårdtillfällets "yttre orsak", där den yttre orsaken skulle kunna vara en vägtrafikolycka. Detta behandlas i kapitel 3.

Någon uppdelning av bilisterna i förare och passagerare redovisas ej. Kodningen som nu gäller i patientdata, se *bilaga 1*, medför att man kan dela upp motorfordonstrafikanterna på personbilister, lastbilsbilister och bussresenärer (dessa kategorier benämns här "bilister") samt motorcyklister/mopedister. Även separata koder för förare och passagerare finns, men det har dock noterats att för över hälften av bilisterna finns inte någon specifikation om huruvida skadefallet avser en förare eller passagerare, därför synes det inte meningsfullt att göra en sådan uppdelning. Kodsystemet medför också att motorcyklister och mopedister ej kan särskiljas utan måste redovisas tillsammans som "mc/moped".

3 Skador vid vägtrafikolycksfall

3.1 Antal skadefall

Under de åtta åren 1998–2005 har i genomsnitt drygt 12 100 skadefall per år nyttjat slutenvården. För de fyra senaste åren är genomsnittet drygt 12 700 skadefall. Oftast är vårdlänet vid första inskrivningstillfället detsamma som hemlänet, vilket visades i VTI notat 75-1998 [Larsson, 1998]. I VTI notat 61-1999 [Larsson, 1999] visades sedan hur vårdlän och hemlän varierar mellan olika trafikantkategorier. Hemlän och vårdlän överensstämmer av naturliga skäl mest för oskyddade trafikanter.

Länsfördelning

Hur antal skadefall i olika län varierat årsvis under aktuell period redovisas okorrigerat i *tabell 1a*. I några län, framförallt i Skåne, är antalet skadefall 1998 betydligt lägre än de påföljande åren. Den variationen tyder på ett betydande misstänkt bortfall i patientdata som varierar mellan län och år.

Tabell 1a Antal skadefall i vägtrafikolyckor 1998–2005. Ej korrigering för bortfall.

Län 1:a vård	Inskrivningsår 1:a vårdtillfället								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Stockholm	1413	1588	1588	1737	1771	1636	1546	1470	12749
Uppsala	473	536	571	519	515	471	493	546	4124
Södermanland	217	364	372	385	307	334	270	312	2561
Östergötland	471	563	521	538	721	607	466	633	4520
Jönköping	467	659	648	615	651	670	615	695	5020
Kronoberg	203	228	240	220	249	254	212	245	1851
Kalmar	433	385	382	396	416	413	457	480	3362
Gotland	128	132	134	163	140	145	146	161	1149
Blekinge	95	101	114	119	96	73	75	87	760
Skåne	862	1424	1533	1457	1499	1573	1727	1651	11726
Halland	342	279	326	346	417	459	516	528	3213
V Götaland	1843	1910	1971	1937	2071	2158	2183	2074	16147
Värmland	316	334	307	376	348	388	398	475	2942
Örebro	523	507	490	529	540	499	453	450	3991
Västmanland	239	234	207	203	311	374	506	492	2566
Dalarna	451	484	536	518	526	578	562	496	4151
Gävle	441	471	387	495	437	352	397	463	3443
Västernorrland	449	473	387	454	454	499	416	468	3600
Jämtland	183	208	223	218	246	243	247	220	1788
Västerbotten	496	556	484	532	494	530	463	503	4058
Norrbottn	336	344	475	451	439	447	430	458	3380
Alla	10381	11780	11896	12208	12648	12703	12578	12907	97101

Det låga värdet (862 skadefall) i Skåne år 1998 jämfört med påföljande år beror på ett tillfälligt stort bortfall (skattat till ca 45 % av Socialstyrelsen) i data detta år. Bortfallet uppstår när vårdtillfällen vars huvuddiagnos pekar på en skada av yttre orsak (trafikolycka, förgiftning, brand, misshandel m.m.) saknar specifikation av den yttre orsaken, vilket medför att sådana vårdtillfällen inte kommer med i dataunderlaget för denna studie. Huruvida den i verkligheten återspeglar ett bortfall bland just trafikolycksdata är inte helt klart, men Socialstyrelsens uppgifter om bortfall, fördelade på län och år, har i

några av påföljande tabeller använts till korrigeringar i befintlig datamängd. Ett extremt län är Östergötland, där bortfallsandelen enligt uppgift från Socialstyrelsen skattats till ca 50 % i början av perioden, men den har dock minskat till att år 2005 vara i storleksordningen 10 %. Korrigeringen har resulterat i *tabell 1b*, där Östergötland har betydligt högre värden än i tabell 1a.

Tabell 1b Antal skadefall i vägtrafikolyckor 1998–2005, uppräknade för misstänkt bortfall (enligt Socialstyrelsen).

Län 1:a vård	Inskrivningsår 1:a vårdtillfället								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Stockholm	1422	1759	1802	1740	1775	1638	1548	1471	13155
Uppsala	473	540	574	521	520	476	496	552	4152
Södermanland	232	366	372	385	307	334	270	312	2578
Östergötland	927	1124	1189	1004	1070	851	591	710	7466
Jönköping	671	698	674	633	667	680	617	696	5336
Kronoberg	204	230	245	222	251	262	216	245	1875
Kalmar	433	385	382	396	416	413	457	480	3362
Gotland	128	132	134	165	140	145	152	175	1171
Blekinge	95	101	114	119	96	73	75	87	760
Skåne	1567	1483	1542	1464	1508	1586	1737	1661	12548
Halland	342	279	326	346	417	460	517	528	3215
V Götaland	1922	2067	2075	2028	2122	2207	2210	2084	16715
Värmland	379	339	345	384	352	389	399	476	3063
Örebro	534	515	492	537	551	507	459	455	4050
Västmanland	239	234	207	203	357	424	572	517	2753
Dalarna	457	485	538	519	526	579	562	496	4162
Gävle	529	471	387	495	437	352	397	463	3531
Västernorrland	449	473	387	454	456	502	420	486	3627
Jämtland	184	208	223	218	246	243	247	220	1789
Västerbotten	496	556	484	532	494	533	469	522	4086
Norrbottn	448	453	515	469	472	481	465	465	3768
Alla	12131	12898	13007	12834	13180	13135	12876	13101	103162

Trots korrigeringen av bortfallet visar dock Östergötland åren 2004–2005 på tämligen låga värden jämfört med föregående år. Däremot i t.ex. Jönköpings och Skåne län ger bortfallskorrigeringen att 1998 redovisas värden i samma storleksordning som alla efterföljande år.

I *tabell 1c* redovisas sedan de uppräkningsfaktorer som använts för att få tabell 1b. Det kan utläsas att i Östergötland har det under hela perioden mycket stor betydelse om man justerar för misstänkt bortfall, detsamma gäller i början av perioden även i Skåne och Norrbotten.

Några ytterligare tabeller, okorrigerade, med länsvis uppdelning på trafikantgrupp och inskrivningsår redovisas i *bilaga 2*.

Tabell 1c Skadefall i vägtrafikolyckor 1998–2005. Kvot mellan uppräknat och okorrigerat antal, baserat på Socialstyrelsens bortfallsskattning.

Län 1:a vård	Inskrivningsår 1:a vårdtillfället								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Stockholm	1,006	1,108	1,135	1,002	1,002	1,001	1,001	1,001	1,032
Uppsala	1,000	1,007	1,005	1,004	1,010	1,011	1,006	1,011	1,007
Södermanland	1,069	1,005	1	1	1	1	1	1	1,007
Östergötland	1,968	1,996	2,282	1,866	1,484	1,402	1,268	1,122	1,652
Jönköping	1,437	1,059	1,040	1,029	1,025	1,015	1,003	1,001	1,063
Kronoberg	1,005	1,009	1,021	1,009	1,008	1,031	1,019	1,000	1,013
Kalmar	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gotland	1	1	1	1,012	1,000	1,000	1,041	1,087	1,019
Blekinge	1	1	1	1	1	1	1	1	1,000
Skåne	1,818	1,041	1,006	1,005	1,006	1,008	1,006	1,006	1,070
Halland	1	1	1	1	1	1,002	1,002	1	1
V Götaland	1,043	1,082	1,053	1,047	1,025	1,023	1,012	1,005	1,035
Värmland	1,199	1,015	1,124	1,021	1,011	1,003	1,003	1,002	1,041
Örebro	1,021	1,016	1,004	1,015	1,020	1,016	1,013	1,011	1,015
Västmanland	1	1	1	1	1,148	1,134	1,130	1,051	1,073
Dalarna	1,013	1,002	1,004	1,002	1	1,002	1	1	1,003
Gävle	1,200	1	1	1	1	1	1	1	1,026
Västernorrland	1	1	1	1	1,004	1,006	1,010	1,038	1,008
Jämtland	1,005	1	1	1	1	1	1	1	1,001
Västerbotten	1	1	1	1	1	1,006	1,013	1,038	1
Norrbottnen	1,333	1,317	1,084	1,040	1,075	1,076	1,081	1,015	1,115
Alla	1,169	1,095	1,093	1,051	1,042	1,034	1,024	1,015	1,062

I tabell 2a–2b visas antal skadefall per tusen invånare i resp. län för okorrigerade respektive uppräknade datamängder. Den stora länsvisa variationen i antalet skadefall per capita kan förklaras av olikheter i bortfall, trafikmängder för olika trafikantslag, risknivåer, vårdtillgänglighet/specialistkompetens samt turism.

Som synes har skademåttet haft en tendens att öka. Resultatet för hela landet år 1998 ska dock tolkas försiktigt, främst beroende på det misstänkt stora bortfallet i Skåne det året (korrigeras i tabell 2b). När data korrigeras med hänsyn till misstänkt bortfall resp. år blir skademåttet för hela landet sett över alla åldersklasser år 1998 endast lite lägre än omgivande år (1,37 jämfört med kring 1,45 senare år).

Samma utveckling genom åren konstaterar även Socialstyrelsen i sina publikationer [Socialstyrelsen, 2004; 2006a; 2006b; 2007] avseende patienter i slutenvården med yttre orsak till sjukdom och död. Ur dessa kan skademåttet ”Antal patienter från transportolyckor med fordon, företrädesvis avsedda för vägtrafik, per 1 000 invånare” beräknas för åren 1998–2005.

Utfallet blir då:

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1,24	1,42	1,44	1,47	1,51	1,53	1,51	1,55

Utvecklingen är som synes mycket lik den som kan konstateras i tabell 2a.

Tabell 2a Vägtrafikolyckor. Antal skadefall per tusen invånare den 31 december 1998–2005. Fördelning på län vid första vårdtillfälle. Ingen korrigering för bortfall.

Län 1:a vård	År*							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stockholm	0,79	0,88	0,87	0,94	0,96	0,88	0,83	0,78
Uppsala	1,62	1,83	1,94	1,75	1,72	1,57	1,63	1,79
Södermanland	0,85	1,42	1,45	1,50	1,19	1,28	1,03	1,19
Östergötland	1,14	1,37	1,27	1,30	1,74	1,46	1,12	1,52
Jönköping	1,42	2,01	1,98	1,88	1,98	2,04	1,87	2,10
Kronoberg	1,14	1,29	1,36	1,25	1,41	1,43	1,19	1,37
Kalmar	1,82	1,63	1,62	1,69	1,77	1,76	1,95	2,05
Gotland	2,22	2,30	2,34	2,84	2,44	2,52	2,53	2,80
Blekinge	0,63	0,67	0,76	0,79	0,64	0,49	0,50	0,58
Skåne	0,77	1,27	1,36	1,28	1,31	1,36	1,49	1,41
Halland	1,25	1,02	1,19	1,25	1,50	1,63	1,82	1,85
V Götaland	1,24	1,28	1,32	1,29	1,37	1,42	1,43	1,36
Värmland	1,14	1,21	1,12	1,37	1,27	1,42	1,45	1,74
Örebro	1,90	1,85	1,79	1,94	1,98	1,82	1,65	1,64
Västmanland	0,93	0,91	0,81	0,79	1,20	1,44	1,94	1,88
Dalarna	1,59	1,73	1,93	1,87	1,90	2,09	2,04	1,80
Gävle	1,56	1,68	1,39	1,78	1,58	1,27	1,44	1,68
Västernorrland	1,78	1,90	1,57	1,85	1,86	2,04	1,70	1,92
Jämtland	1,39	1,59	1,72	1,70	1,92	1,90	1,94	1,73
Västerbotten	1,92	2,17	1,89	2,09	1,94	2,07	1,80	1,95
Norrbottnen	1,29	1,33	1,85	1,77	1,73	1,77	1,70	1,82
Alla	1,17	1,33	1,34	1,37	1,41	1,42	1,40	1,43

* Vid första vårdtillfälle för patientdata, för befolkningsdata 31 dec.

Tabell 2b Vägtrafikolyckor. Antal skadefall per tusen invånare den 31 december 1998–2005. Fördelning på län vid första vårdtillfälle! Borfallskorrigerade värden.

Län 1:a vård	År*							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stockholm	0,80	0,98	0,99	0,95	0,96	0,88	0,83	0,78
Uppsala	1,62	1,85	1,95	1,76	1,74	1,58	1,64	1,81
Södermanland	0,91	1,43	1,45	1,50	1,19	1,28	1,03	1,19
Östergötland	2,25	2,73	2,89	2,43	2,59	2,05	1,42	1,71
Jönköping	2,05	2,13	2,06	1,93	2,03	2,07	1,87	2,11
Kronoberg	1,15	1,30	1,39	1,26	1,42	1,48	1,21	1,37
Kalmar	1,82	1,63	1,62	1,69	1,77	1,76	1,95	2,05
Gotland	2,22	2,30	2,34	2,87	2,44	2,52	2,64	3,04
Blekinge	0,63	0,67	0,76	0,79	0,64	0,49	0,50	0,58
Skåne	1,40	1,32	1,37	1,29	1,32	1,38	1,50	1,42
Halland	1,25	1,02	1,19	1,25	1,50	1,64	1,82	1,85
V Götaland	1,29	1,39	1,39	1,35	1,41	1,46	1,45	1,36
Värmland	1,36	1,23	1,25	1,40	1,29	1,42	1,46	1,74
Örebro	1,94	1,88	1,80	1,97	2,02	1,85	1,68	1,66
Västmanland	0,93	0,91	0,81	0,79	1,38	1,63	2,19	1,98
Dalarna	1,62	1,73	1,93	1,87	1,90	2,09	2,04	1,80
Gävle	1,87	1,68	1,39	1,78	1,58	1,27	1,44	1,68
Västernorrland	1,78	1,90	1,57	1,85	1,87	2,06	1,72	1,99
Jämtland	1,40	1,59	1,72	1,70	1,92	1,90	1,94	1,73
Västerbotten	1,92	2,17	1,89	2,09	1,94	2,08	1,83	2,03
Norrbottnen	1,72	1,76	2,01	1,84	1,86	1,90	1,84	1,85
Alla	1,37	1,46	1,46	1,44	1,47	1,46	1,43	1,45

* Vid första vårdtillfälle för patientdata, för befolkningsdata 31 dec.

Åldersklasser

Observera att i följande tabeller görs ingen korrigering för misstänkt bortfall, det totala antalet skadefall som redovisas för perioden är således 97 101. *Tabell 3* visar att skadefallens fördelning på åldersklasser varit tämligen stabil under perioden. De yngsta (0–6 år) utgör 3–4 % av skadefallen, lägsta andel de senaste åren.

Utöver vad som visas i tabellen kan nämnas att andelen kvinnor totalt sett är ca 36 %. Åldersgruppen 20–24 år har den lägsta kvinnoandelen, knappt 30 %, medan de utgör nästan hälften av skadefallen i de äldsta grupperna (≥ 65 år).

Tabell 3 Vägtrafikolyckor, skadefall åren 1998–2005. Antalsmässig och procentuell fördelning efter åldersklass för olika inskrivningsår.

Ålder*	Antal skadefall per inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
0–6	422	507	409	356	374	381	322	388
7–14	1 146	1 359	1 379	1 378	1 503	1 597	1 495	1 517
15–17	666	790	789	988	1 014	1 158	1 185	1 301
18–19	434	540	564	597	605	630	685	661
20–24	1 013	1 133	1 155	1 272	1 263	1 222	1 289	1 224
25–34	1 624	1 874	1 860	1 828	1 914	1 823	1 758	1 682
35–44	1 279	1 435	1 504	1 520	1 684	1 612	1 581	1 606
45–54	1 225	1 358	1 394	1 425	1 403	1 401	1 397	1 439
55–64	906	968	1 119	1 102	1 139	1 193	1 198	1 288
65–74	748	832	774	802	783	765	776	807
≥ 75	918	984	949	940	966	921	892	994
Alla	10 381	11 780	11 896	12 208	12 648	12 703	12 578	12 907

Ålder*	Årvis procentuell fördelning efter åldersklass							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
0–6	4,1	4,3	3,4	2,9	3,0	3,0	2,6	3,0
7–14	11,0	11,5	11,6	11,3	11,9	12,6	11,9	11,8
15–17	6,4	6,7	6,6	8,1	8,0	9,1	9,4	10,1
18–19	4,2	4,6	4,7	4,9	4,8	5,0	5,4	5,1
20–24	9,8	9,6	9,7	10,4	10,0	9,6	10,2	9,5
25–34	15,6	15,9	15,6	15,0	15,1	14,4	14,0	13,0
35–44	12,3	12,2	12,6	12,5	13,3	12,7	12,6	12,4
45–54	11,8	11,5	11,7	11,7	11,1	11,0	11,1	11,1
55–64	8,7	8,2	9,4	9,0	9,0	9,4	9,5	10,0
65–74	7,2	7,1	6,5	6,6	6,2	6,0	6,2	6,3
≥ 75	8,8	8,4	8,0	7,7	7,6	7,3	7,1	7,7
Alla	100	100	100	100	100	100	100	100

* Om ett skadefall innefattat flera vårdtillfällen avses ålder vid utskrivning från första vårdtillfället.

Eftersom åldersklasserna är mycket olikstora är det av intresse att som i *tabell 4* visa hur skademåttet ”antal skadefall per tusen invånare” (avser antal invånare den 31 december) utvecklats för åldersklasserna 1998–2005.

Tabell 4 Vägtrafikolyckor, skadefall åren 1998–2005. Skademått definierat som antal skadefall per tusen invånare efter åldersklass för olika inskrivningsår.

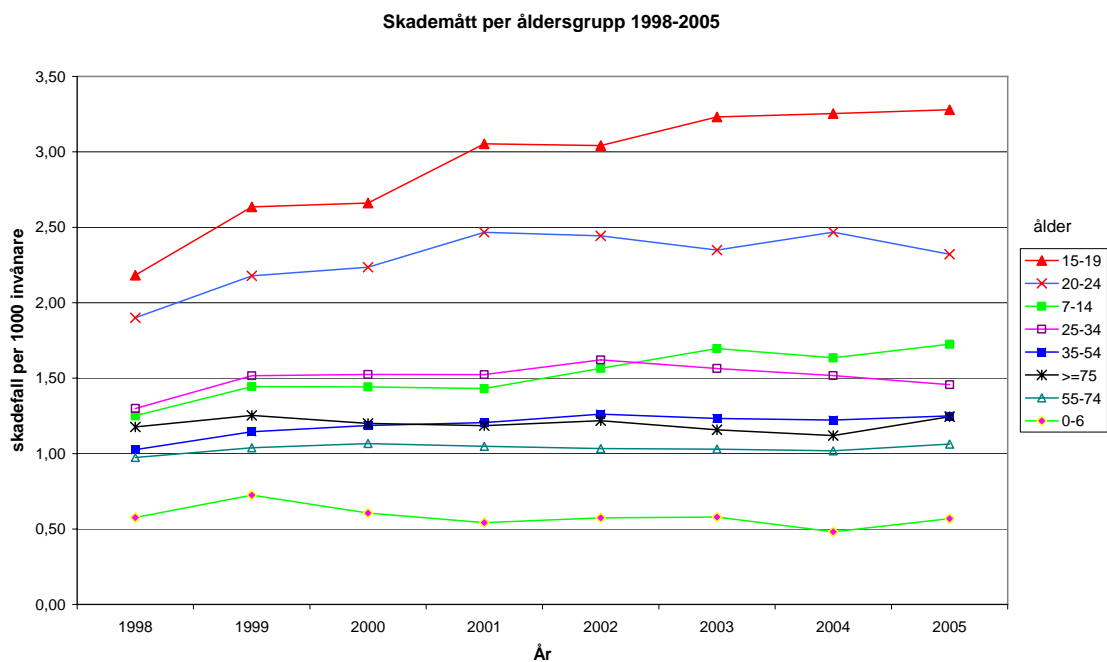
Ålder*	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
0–6	0,58	0,73	0,61	0,54	0,57	0,58	0,48	0,57
7–14	1,25	1,44	1,44	1,43	1,57	1,70	1,63	1,72
15–17	2,23	2,63	2,57	3,11	3,08	3,38	3,33	3,48
18–19	2,12	2,64	2,80	2,97	2,98	2,99	3,13	2,94
20–24	1,90	2,18	2,24	2,47	2,44	2,35	2,47	2,32
25–34	1,30	1,52	1,52	1,52	1,62	1,56	1,52	1,46
35–44	1,08	1,20	1,24	1,23	1,35	1,28	1,25	1,26
45–54	0,97	1,09	1,14	1,18	1,17	1,19	1,19	1,24
55–64	0,96	0,98	1,08	1,02	1,02	1,03	1,01	1,07
65–74	0,99	1,11	1,05	1,09	1,06	1,03	1,02	1,05
≥75	1,18	1,25	1,20	1,18	1,22	1,16	1,12	1,24
Alla	1,17	1,33	1,34	1,37	1,41	1,42	1,40	1,43

* Om ett skadefall innefattat flera vårdtillfällen avses ålder vid utskrivning från första vårdtillfället.

Som synes har skademåttet en tendens att öka. Resultatet år 1998 ska dock tolkas försiktigt, främst beroende på det misstänkt stora bortfallet i Skåne det året (korrigeras ej i ovanstående tabell). Om data korrigeras med hänsyn till misstänkt bortfall resp. år (som i tabell 1b) blir skademåttet (precis som i tabell 2b) för hela landet sett över alla åldersklasser år 1998 endast lite lägre än omgivande år (1,37 jämfört med kring 1,45 senare år).

Det låga antalet registrerade skadefall 1998 gör dessutom att nästan varje åldersklass noterar ”periodlängsta” värde det året, vilket troligen inte är helt korrekt. En stabilisering kring 1,40 skadefall per tusen invånare kan konstateras fr.o.m. år 2002. Under hela perioden gäller att det är en ganska liten differens mellan vissa av åldersklasserna. Därför har några av åldersklasserna i tabell 4 slagits ihop och *figur 2* visar utvecklingen för åtta olika åldersgrupper.

Figuren visar tydligt att skadeutfallet i förhållande till befolkningens storlek är som högst i åldersklasserna 15–19 och 20–24 år. Någon förbättring för dessa åldrar synes inte under den senare delen av perioden.



Figur 2 Vägtrafikolyckor, skadefall per tusen invånare efter åldersklass 1998–2005.

Trafikantgrupper

Tabell 5 visar att de antalsmässigt stora trafikantgrupperna är bilister samt cyklister som tillsammans utgör 71–75 % av skadefallen under perioden. En relativt liten andel av cyklisterna har kolliderat med motorfordon.

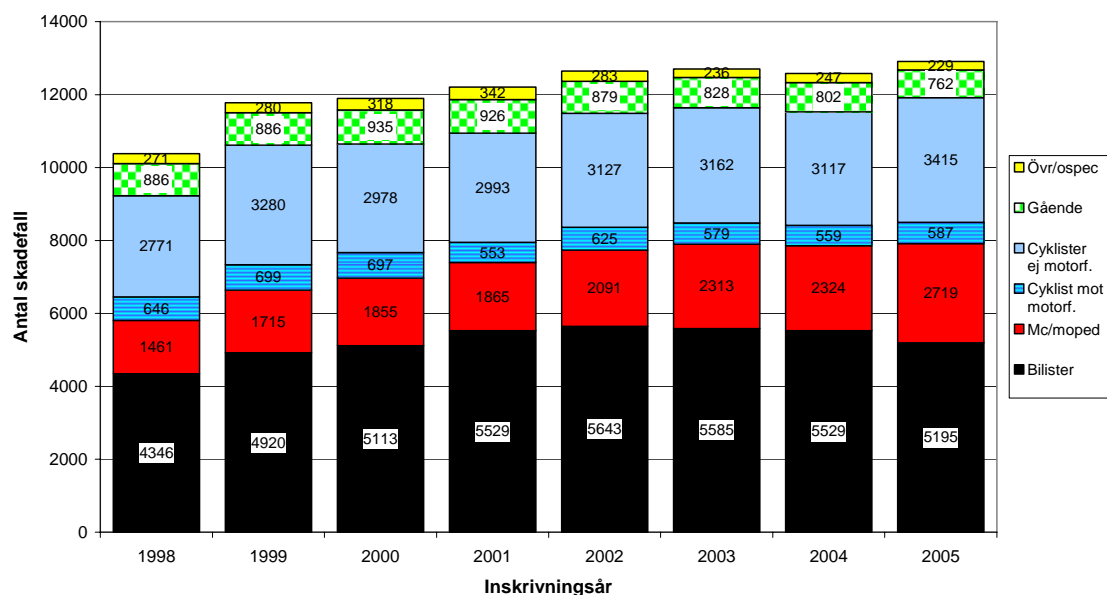
Tabell 5 Vägtrafikolyckor, skadefall 1998–2005. Antal och procentuell fördelning efter trafikantgrupp för olika inskrivningsår.

Trafikantgrupp	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	4 346	4 920	5 113	5 529	5 643	5 585	5 529	5 195
- varav i lätt lastbil	64	62	57	55	54	49	45	50
- " tung lastbil	92	134	129	119	113	97	111	91
- " buss	116	110	114	168	141	104	91	144
Mc/moped	1 461	1 715	1 855	1 865	2 091	2 313	2 324	2 719
Cyklister	3 417	3 979	3 675	3 546	3 752	3 741	3 676	4 002
- varav mot motorfordon	646	699	697	553	625	579	559	587
Gående	886	886	935	926	879	828	802	762
Övriga/ospec.	271	280	318	342	283	236	247	229
Alla	10 381	11 780	11 896	12 208	12 648	12 703	12 578	12 907
Bilister (%)	41,9	41,8	43,0	45,3	44,6	44,0	44,0	40,2
Mc/moped (%)	14,1	14,6	15,6	15,3	16,5	18,2	18,5	21,1
Cyklister (%)	32,9	33,8	30,9	29,0	29,7	29,4	29,2	31,0
Gående (%)	8,5	7,5	7,9	7,6	6,9	6,5	6,4	5,9
Övriga/ospec (%)	2,6	2,4	2,7	2,8	2,2	1,9	2,0	1,8
Alla (%)	100	100	100	100	100	100	100	100

Andelen motorcyklister/mopedister har ökat och är 21 % år 2005, medan andelen av "Övriga/ospecificerade" sjunker något och är ca 2 % i slutet av perioden. I den gruppen ingår endast få ryttare, eftersom de flesta skadefallen med ryttare inte kan bekräftas som vägtrafikolyckor. Några tabeller avseende skadefallens fördelning på trafikantgrupp, åldersklass och inskrivningsår, redovisas även i *bilaga 3*.

Figur 3 illustrerar utvecklingen över perioden 1998–2005. Där åskådliggörs att antalet bilister var betydligt lägre de tidiga åren. Den mest markanta förändringen är att såväl antalet som andelen motorcyklister/mopedister som vårdats de senaste åren har ökat.

Skadefall vägtrafikolyckor 1998-2005 enligt slutenvårdsdata



Figur 3 Antal skadefall och fördelning på trafikantgrupp åren 1998–2005.

I en jämförelse med den officiella trafikskadestatistiken i *tabell 6* behandlas cyklisterna sammantaget, oavsett om de kolliderat med motorfordon eller inte.

Tabell 6 Kvot mellan antal vägtrafikskadade enligt slutenvård (Socialstyrelsen) och antal svårt skadade i vägtrafiken enligt SIKAs officiella statistik*.

Trafikant-grupp**	År							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	1,71	1,86	1,89	2,03	1,82	1,79	2,04	2,03
Mc/moped	3,97	3,76	3,76	3,65	3,31	3,55	4,03	4,08
Cyklist	6,35	7,48	7,85	8,23	8,51	8,91	10,50	11,34
Gående	2,20	2,41	2,33	2,67	2,31	1,99	2,23	2,40
Övriga	9,34	7,57	11,36	7,60	6,43	4,14	8,52	10,90
Alla	2,67	2,91	2,90	3,01	2,75	2,72	3,13	3,30

* Dock hämtad ur sammanställning i VTI notat 27-2005 [Brüde, 2005], med kompletteringar.

** Enligt sjukvård resp. polis. Trafikantgrupp = "Ospecificerad" hänförs till "Övriga".

Tabellen visar att cyklisterna förekommer i slutenvårdsdata 6–11 gånger mer än som polisrapporterade svårt skadade cyklister i SIKA-statistiken. För cyklister har diskrepansen mellan de båda datakällorna ökat kraftigt under perioden. Sett över alla trafikantkategorier är kvoten mellan de båda datakällorna betydligt stabilare, men den har stigit till över 3 de två senaste åren. Det relativt låga värdet år 1998 kan till stor del förklaras av bortfall i patientdata, medan den officiella statistiken uppvisar ett betydligt högre antal polisrapporterade svårt skadade åren 2002 och 2003 än de övriga åren. Observera att trafikantgruppen "Övriga" utgörs av små tal (t.ex. 57 år 2003 och 21 år 2005) i den officiella trafikskadestatistiken, därigenom varierar redovisad kvot kraftigt i ovanstående tabell. Dessutom är det redovisade antalet slutenvårdade år 2005 lite för lågt på grund av inlagda patienter som inte hunnit skrivas ut under 2005 och därför inte utgör observationer i slutenvårdsregistret (se kapitel 2).

3.2 Vårdtid

Vårdtid avser i princip differensen mellan utskrivningsdatum och inskrivningsdatum, och anges i antal vård dagar. Någon exakthet på timnivå finns inte tillgänglig. En person som skrivs ut inom samma dygn får vårdtid = 0. Nedanstående tabell 7 visar att drygt hälften (53 %) av skadefallen har vårdtid som är 0 eller 1 dygn. Betydligt högre andelar (över 70 %) gäller för de två yngsta åldersklasserna.

Tabell 7 Vägtrafikolyckor, skadefall 1998–2005. Antal skadefalls fördelning på vårdtidens längd (dagar) för olika åldersklasser.

Ålder*	Vårdtidens längd (differens utskrivningsdatum - inskrivningsdatum)										Totalt			
	0 dag		1 dag		2-5 dagar		6-9 dagar		10-29 dagar				≥30 dagar	
	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%
0-6	412	13,0	1 983	62,8	516	16,3	121	3,8	83	2,6	44	1,4	3 159	100
7-14	1 323	11,6	6 758	59,4	2 254	19,8	514	4,5	425	3,7	100	0,9	11 374	100
15-17	1 418	18,0	3 467	43,9	1 870	23,7	510	6,5	475	6,0	151	1,9	7 891	100
18-19	1 195	25,3	1 989	42,2	910	19,3	249	5,3	255	5,4	118	2,5	4 716	100
20-24	2 084	21,8	3 992	41,7	2 023	21,1	576	6,0	630	6,6	266	2,8	9 571	100
25-34	2 435	17,0	5 569	38,8	3 687	25,7	964	6,7	1 185	8,3	523	3,6	14 363	100
35-44	1 758	14,4	4 479	36,7	3 513	28,7	903	7,4	1 122	9,2	446	3,6	12 221	100
45-54	1 272	11,5	3 819	34,6	3 367	30,5	998	9,0	1 126	10,2	460	4,2	11 042	100
55-64	659	7,4	2 907	32,6	2 951	33,1	964	10,8	1 066	12,0	366	4,1	8 913	100
65-74	264	4,2	1 697	27,0	1 993	31,7	919	14,6	1 024	16,3	390	6,2	6 287	100
≥75	198	2,6	1 544	20,4	2 008	26,5	1 332	17,6	1 985	26,2	497	6,6	7 564	100
Alla	13 018	13,4	38 204	39,3	25 092	25,8	8 050	8,3	9 376	9,7	3 361	3,5	97 101	100

* Utskrivningsålder. Om ett skadefall innefattat flera vårdtillfällen avses det första.

Även om det sista noterade utskrivningstillfället för en viss person har den enskildes bostad som mål kan materialet inte säkert visa att detta verkligen var sista vårdtillfället som har med aktuellt skadefall att göra. Detta medför en osäkerhet med avseende på vårdtiden för varje skadefall och en viss underskattning som är speciellt markant under det sist tillgängliga inskrivningsåret, dvs. 2005.

Åldersklasser

I tabell 8a framgår att den genomsnittliga vårdtiden varierar kraftigt med åldern och har sjunkit något om perioden 1998–1999 jämförs med 2003–2004.

Tabell 8a Vägtrafikolyckor, skadefall 1998–2005. Genomsnittlig vårdtid (dagar) efter åldersklass och inskrivningsår.

Ålder vid utskrivning	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
0–6	3,0	2,7	2,5	2,1	3,0	2,7	2,1	1,7
7–14	2,9	3,4	2,5	2,9	2,3	2,4	2,6	2,2
15–17	5,0	3,7	3,7	4,0	3,9	4,1	3,4	3,7
18–19	3,2	5,4	5,3	3,6	5,4	4,9	4,2	3,7
20–24	5,2	5,7	4,9	4,8	5,3	5,1	4,6	4,1
25–34	5,9	6,7	6,4	6,3	5,5	6,6	5,2	4,4
35–44	7,1	7,0	6,0	6,8	6,1	5,7	4,5	5,2
45–54	8,4	6,9	7,5	6,8	6,6	6,4	6,3	5,5
55–64	7,2	7,4	6,9	6,6	7,9	7,7	7,4	5,5
65–74	9,8	10,5	9,2	9,5	8,0	8,4	8,0	7,0
>=75	11,5	11,4	11,5	11,0	9,5	9,6	9,2	8,6
Alla	6,5	6,6	6,1	6,0	5,8	5,8	5,2	4,7

Det senaste året, 2005, visar en delvis missvisande nedgång. Personer som inte har skrivits ut den 31 december 2005 är inte med i underlaget till tabellen och förklarar åtminstone till viss del de kortare vårdtiderna för 2005 eftersom personer med långa vårdtider är kvar på sjukhuset vid årsskiftet i högre utsträckning än personer med korta vårdtider. Totalt sett, utan indelning i åldersgrupper, är dock vårdtiden under den aktuella perioden inledningsvis drygt 6 dagar, i slutet ca 5 dagar. För de äldre är genomsnittet betydligt högre, nästan dubbelt så stort.

I tabell 8b har endast skadefall som inträffat första halvåret respektive år medtagits, därför kan även år 2005 någorlunda rättvisande jämföras med övriga år i perioden.

Tabell 8b Vägtrafikolyckor, skadefall januari–juni 1998–2005. Genomsnittlig vårdtid (dagar) efter åldersklass och inskrivningsår.

Ålder vid utskrivning	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
0–6	3,3	2,6	3,0	2,1	2,4	2,7	1,4	1,8
7–14	2,6	3,2	2,7	3,1	2,0	2,7	2,3	2,5
15–17	4,8	3,7	4,3	4,1	3,9	5,3	3,5	4,4
18–19	2,8	3,2	4,4	3,0	4,9	4,7	3,9	4,1
20–24	5,5	5,0	4,3	4,9	5,9	5,6	5,6	4,8
25–34	6,2	6,5	6,7	7,4	5,7	7,1	4,5	4,6
35–44	7,0	6,9	5,9	7,3	6,4	6,3	4,7	5,8
45–54	8,6	7,3	9,3	6,9	7,7	6,4	5,6	5,6
55–64	6,8	7,4	6,0	5,8	7,8	7,5	7,5	5,9
65–74	8,4	10,1	8,1	8,4	7,1	9,6	6,8	7,6
>=75	11,2	11,6	10,9	10,9	9,0	9,6	8,8	9,1
Alla	6,4	6,3	6,2	6,2	5,8	6,2	5,0	5,2

Om data inte indelas efter åldersklass ses i tabellen att åren 1998–2003 ligger den genomsnittliga vårdtiden stabilt vid ca 6 dygn. Åren 2004–2005 har dock värdet sänkts till ca 5 dygn. Den genomsnittliga vårdtiden stiger med stigande ålder. Den äldsta gruppen (≥ 75 år) visar genomgående den högsta medelvårdtiden, drygt 11 dagar i början av perioden, men i slutet ligger den på 9 dagar. Inte alla åldersgrupper visar dock en tendens till sänkta vårdtider, exempelvis har åldrarna 18–19 år (liten grupp) fått en något ökad vårdtid. Åldersgrupperna 20–24 år och 55–64 år visar inte heller sänkta vårdtider.

Trafikantgrupper

I *tabell 9a* visas hur den genomsnittliga vårdtiden varierat årsvis inom varje trafikantgrupp och dessutom mellan olika trafikantgrupper. Att den noterade vårdtiden är lägst det senaste året kan konstateras, procentuellt mest för ”gående”. Om år 2005 ingår i jämförelsen är det även här mera rättvisande att bara titta på skadefall som inträffat första halvåret, se *tabell 9b*.

Tabell 9a Vägtrafikolyckor, skadefall 1998–2005. Genomsnittlig vårdtid (dagar) efter trafikantgrupp och inskrivningsår.

Trafikantgrupp	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	7,4	7,7	6,6	6,3	5,9	6,1	5,3	4,6
Mc/moped	7,1	6,1	5,9	6,0	7,0	5,7	5,1	5,2
Cyklister (mot motorfordon)	6,1	7,3	7,7	5,9	6,6	6,7	6,4	5,3
Cyklister (ej mot motorfordon)	3,5	4,0	3,8	3,8	3,8	3,8	4,0	3,7
Gående	11,5	10,8	10,5	11,4	8,3	10,7	8,7	8,0
Övriga/ospecificerade	5,6	4,6	6,1	6,2	7,6	7,3	5,9	6,3
Alla	6,5	6,6	6,1	6,0	5,8	5,8	5,2	4,7

Tabell 9b Vägtrafikolyckor, skadefall januari–juni 1998–2005. Genomsnittlig vårdtid (dagar) efter trafikantgrupp och inskrivningsår.

Trafikantgrupp	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	7,6	6,5	6,9	6,6	6,2	6,3	5,2	5,0
Mc/moped	6,5	5,9	6,3	5,8	6,6	6,1	5,1	5,3
Cykliser (mot motorfordon)	6,6	7,3	7,1	4,8	6,1	6,3	5,1	6,1
Cykliser (ej mot motorfordon)	3,2	3,7	3,7	3,8	4,1	4,0	3,8	4,1
Gående	10,4	10,4	10,0	12,5	7,8	12,4	7,7	9,1
Övriga/ospecificerade	5,9	4,0	4,9	7,3	4,8	9,8	4,6	8,1
Alla	6,4	6,3	6,2	6,2	5,8	6,2	5,0	5,2

Observera att i tabell 9b kan inte samma sänkning av vårdtiden noteras för alla enskilda trafikantgrupper. Antalet skadefall för första halvåret ett enskilt år är tämligen lågt (i storleksordningen 150) för t.ex. trafikantgruppen ”övriga/ospecificerade”.

Åldersklasser och trafikantgrupper

I tabell 10 visas hur såväl antal skadefall som vårdtid varierar mellan trafikantgrupp och åldersgrupp (yngre/äldre). Även könsfördelningen för skadefallen visas.

Tabell 10 Vägtrafikolyckor, skadefall 1998–2005. Antal skadefall, vård dagar (vårdtid) och genomsnittlig vårdtid (medelvårdtid) fördelade på ålders- och trafikantgrupper.

Ålder vid utskrivning		Trafikantgrupp						Alla
		Bilister	Mc/moped	Cyklister mot motorfordon	Cyklister ej mot motorfordon	Gående	Övriga, ospec.	
0–64	Skadefall	36 290	15 920	3 986	20 449	4 653	1 952	83 250
	%*	86,7	97,4	80,6	82,3	67,4	88,5	85,7
	Vårdtid	207 504	92 780	22 273	60 128	38 632	11 285	432 602
	%*	80,1	95,7	68,8	63,7	55,7	82,7	76,5
	Medelvårdtid	5,7	5,8	5,6	2,9	8,3	5,8	5,2
	Andel män**	62,0%	85,4%	56,1%	62,4%	57,1%	68,8%	66,2%
≥ 65	Skadefall	5 570	423	959	4 394	2 251	254	13 851
	%*	13,3	2,6	19,4	17,7	32,6	11,5	14,3
	Vårdtid	51 574	4 185	10 105	34 249	30 691	2 362	133 166
	%*	19,9	4,3	31,2	36,3	44,3	17,3	23,5
	Medelvårdtid	9,3	9,9	10,5	7,8	13,6	9,3	9,6
	Andel män**	53,4%	90,8%	60,0%	50,1%	36,7%	66,1%	51,5%
Alla	Skadefall	41 860	16 343	4 945	24 843	6 904	2 206	97 101
	%*	100	100	100	100	100	100	100
	Vårdtid	259 078	96 965	32 378	94 377	69 323	13 647	565 768
	%*	100	100	100	100	100	100	100
	Medelvårdtid	6,2	5,9	6,5	3,8	10,0	6,2	5,8
	Andel män**	60,9%	85,5%	56,8%	60,2%	50,5%	68,4%	64,1%

* Avser procentuell andel kolumnvis inom varje trafikantgrupp

**Avser andel män bland skadefallen i respektive klass

Ur tabell 10 framgår hur äldres skador överlag medför längre vårdtider än yngre personers skador. Särskilt uttalat är detta för cyklister. Till exempel svarar de som är 65 år eller äldre för drygt en tredjedel av vårdtiden, men mindre än 20 % av skadefallen. Den genomsnittliga vårdtiden för cyklister, sett över alla åldrar och trafikantgrupper, är 5,8 dagar. Könsfördelningen för skadefallen varierar kraftigt med såväl trafikantkategori som ålder. De motorcyklister/mopedister som skadats domineras kraftigt av män, allra mest uttalat bland de äldsta.

Vad gäller cyklisterna kan samband mellan vårdtid och eventuell kollisionspart konstateras, se *tabell 11*, som har en mera finfördelad åldersgruppering.

Tabell 11 Vägtrafikolyckor, skadefall 1998–2005. Antalsmässig fördelning samt genomsnittlig vårdtid efter åldersklass och trafikantgrupp.

	Ålder vid utskrivning	Trafikantgrupp						
		Bilister	Mc/Mopedister	Cyklist mot motorfordon	Cyklist ej mot motorfordon	Gående	Övriga, ospec.	Alla
Antal	0–6	685	110	114	1 762	429	59	3 159
	7–14	1 498	2 067	938	5 807	822	242	11 374
	15–17	1 831	3 977	310	1 220	347	206	7 891
	18–19	3 165	641	122	435	228	125	4 716
	20–24	5 946	1 667	287	1 027	422	222	9 571
	25–34	7 817	3 169	479	1 951	577	370	14 363
	35–44	6 403	2 037	501	2 461	549	270	12 221
	45–54	5 114	1 420	625	3 013	604	266	11 042
	55–64	3 831	832	610	2 773	675	192	8 913
	65–74	2 691	276	421	2 035	742	122	6 287
	≥75	2 879	147	538	2 359	1 509	132	7 564
	Alla	41 860	16 343	4 945	24 843	6 904	2 206	97 101
Medelvårdtid (dagar)	0–6	3,5	3,3	2,3	1,7	4,2	2,0	2,5
	7–14	3,4	2,9	3,5	1,8	5,8	2,0	2,6
	15–17	4,7	4,0	3,4	2,0	4,6	5,4	3,9
	18–19	4,5	5,5	7,7	1,9	4,9	3,4	4,5
	20–24	4,7	6,7	4,6	2,3	7,3	6,6	4,9
	25–34	6,1	7,3	4,2	2,4	9,6	5,8	5,9
	35–44	6,1	7,0	6,0	3,7	10,7	7,9	6,0
	45–54	7,1	8,0	8,1	4,3	11,8	6,8	6,8
	55–64	6,9	8,6	8,8	5,3	11,4	8,3	7,0
	65–74	9,4	9,3	8,6	6,6	12,8	8,3	8,8
	≥75	9,1	10,9	12,1	8,8	14,1	10,2	10,3
	Alla	6,2	5,9	6,5	3,8	10,0	6,2	5,8

Jämfört med alla andra trafikantkategorier gäller för varje åldersklass att ”cyklist som ej kolliderat med motorfordon” (dvs. huvudsakligen singelolyckor med cykel) har den kortaste vårdtiden. Om cyklisten kolliderat med motorfordon är, oavsett åldersklass, vårdtiden mellan 1,3–4 gånger längre än om inget motorfordon varit inblandat, vilket motsvarar nästan tre dagar.

Gående har den längsta vårdtiden, vilket gäller i alla åldersklasser utom 15–17 år där ”övriga/ospecificerade” och 18–19 år där cyklist som kolliderat med motorfordon har den längsta vårdtiden.

3.3 Diagnoser

I detta avsnitt redovisas den **huvuddiagnos** som fastställts vid första vårdtillfället för varje skadefall. *Tabell 12a* visar hur antal skadefall som skrivits in 1998–2005, fördelar sig på huvuddiagnoser för olika trafikantgrupper. Under den perioden har hela landet kodat trafikantgrupper och diagnoser enligt ICD-10.

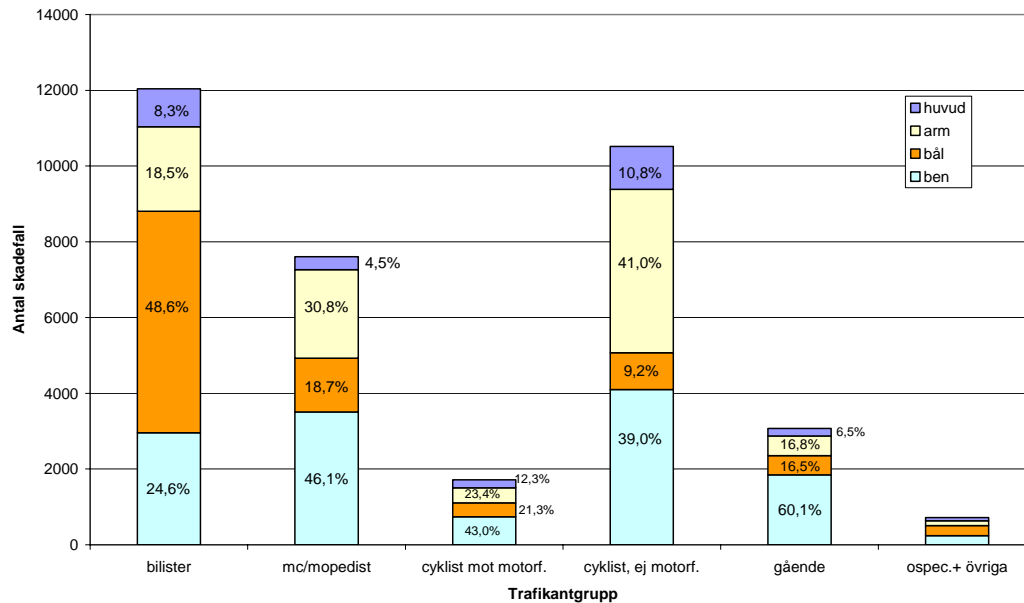
Tabell 12a Vägtrafikolyckor, antal skadefall 1998–2005. Huvuddiagnoser efter trafikantgrupp.

Huvud- diagnos	Trafikantgrupp													
	Bilister		Mc/moped		Cyklist mot motorford.		Cyklist, ej motorford.		Gående		Osprec/Övr.		Alla	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Fraktur, skalle	999	2,4	342	2,1	211	4,3	1134	4,6	201	2,9	82	3,7	2969	3,1
Fraktur, bål*	5851	14,0	1421	8,7	366	7,4	970	3,9	508	7,4	263	11,9	9379	9,7
Fraktur, arm	2229	5,3	2339	14,3	401	8,1	4315	17,4	515	7,5	129	5,8	9928	10,2
Fraktur, ben	2958	7,1	3504	21,4	738	14,9	4101	16,5	1847	26,8	242	11,0	13390	13,8
Urledvridningar	501	1,2	375	2,3	57	1,2	405	1,6	80	1,2	33	1,5	1451	1,5
Vrickn./stukn.	2710	6,5	463	2,8	77	1,6	286	1,2	129	1,9	52	2,4	3717	3,8
Hjärnskakning	7799	18,6	3036	18,6	1380	27,9	7578	30,5	1146	16,6	499	22,6	21438	22,1
Inre skador	1233	2,9	729	4,5	119	2,4	679	2,7	137	2,0	70	3,2	2967	3,1
Sårskador	2265	5,4	774	4,7	294	5,9	1326	5,3	366	5,3	114	5,2	5139	5,3
Bloodkärllsskada	42	0,1	19	0,1	2	0,0	9	0,0	9	0,1	5	0,2	86	0,1
Sena besvär	362	0,9	117	0,7	24	0,5	45	0,2	26	0,4	30	1,4	604	0,6
Ytliga skador	3343	8,0	545	3,3	238	4,8	718	2,9	272	3,9	99	4,5	5215	5,4
Krosskador	4322	10,3	1016	6,2	305	6,2	920	3,7	473	6,9	148	6,7	7184	7,4
Klämskador	119	0,3	58	0,4	10	0,2	39	0,2	70	1,0	16	0,7	312	0,3
Brännskador	31	0,1	18	0,1	0	0,0	1	0,0	3	0,0	4	0,2	57	0,1
Nerv-/ryggmärg	264	0,6	124	0,8	35	0,7	95	0,4	20	0,3	19	0,9	557	0,6
Övriga/ospec.	6832	16,3	1463	9,0	688	13,9	2222	8,9	1102	16,0	401	18,2	12708	13,1
Alla	41860	100	16343	100	4945	100	24843	100	6904	100	2206	100	97101	100

bål*=hals/bål/bäcken

Den vanligaste diagnosen är hjärnskakning, speciellt för cyklister (ca 30 %). Sett över alla trafikantkategorier kan det utläsas att frakturerna svarar för 37 % av skadefallen. Högsta andelarna gäller för motorcyklister/mopedister (drygt 46 %), gående (drygt 44 %) och cyklister utan inblandning av motorfordon (drygt 42 %). Hur frakturerna fördelas på kroppsdelar för olika trafikantgrupper visas i *figur 4a*.

Skadefall 1998-2005 med huvuddiagnos=fraktur



Figur 4a Vägtrafikolyckor, skadefall 1998–2005. Frakturers fördelning efter kroppsdel och trafikantgrupp.

Vad gäller vårdtiden framgår i tabell 12b att frakturer svarar för nästan hälften av vård dagarna. Speciellt mc/mopedister, cyklister som ej kolliderat med motorfordon, samt gående har en hög andel frakturer, över hälften av vårdtiden i respektive trafikantgrupp.

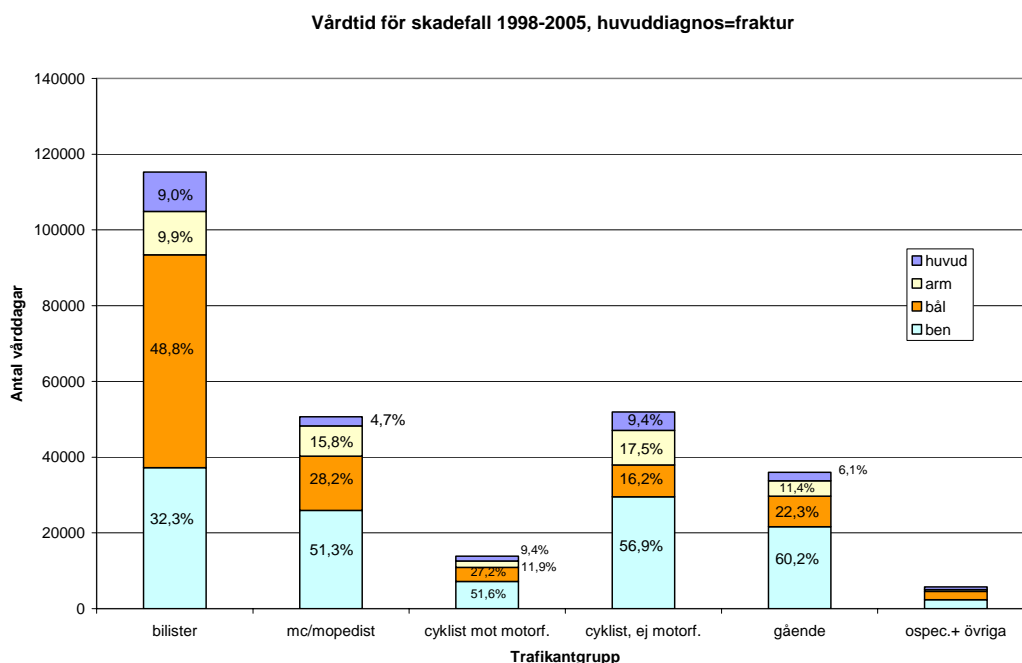
Tabell 12b Vägtrafikolyckor, skadefall 1998–2005. Fördelning av vård dagar efter huvuddiagnoser och trafikantgrupp.

Huvud- diagnos	Trafikantgrupp													
	Bilister		Mc/moped		Cyklist mot motorford.		Cyklist, ej motorford.		Gående		Ospecc/Övr.		Alla	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Fraktur, skalle	10359	4,0	2390	2,5	1299	4,0	4864	5,2	2191	3,2	743	5,4	21846	3,9
Fraktur, bål*	56220	21,7	14272	14,7	3774	11,7	8411	8,9	8037	11,6	2237	16,4	92951	16,4
Fraktur, arm	11460	4,4	8011	8,3	1649	5,1	9113	9,7	4100	5,9	423	3,1	34756	6,1
Fraktur, ben	37233	14,4	25981	26,8	7166	22,1	29558	31,3	21651	31,2	2355	17,3	123944	21,9
Urledvridningar	5525	2,1	2143	2,2	368	1,1	1067	1,1	431	0,6	200	1,5	9734	1,7
Vrickn./stukn.	10038	3,9	1436	1,5	272	0,8	533	0,6	607	0,9	211	1,5	13097	2,3
Hjärnskänning	13483	5,2	6045	6,2	2648	8,2	8867	9,4	2794	4,0	620	4,5	34457	6,1
Inre skador	17361	6,7	6577	6,8	1211	3,7	4470	4,7	1768	2,6	1006	7,4	32393	5,7
Sårskador	5522	2,1	2203	2,3	982	3,0	2376	2,5	2470	3,6	269	2,0	13822	2,4
Blodkärllsskada	862	0,3	815	0,8	53	0,2	36	0,0	366	0,5	97	0,7	2229	0,4
Sena besvär	4891	1,9	1238	1,3	387	1,2	447	0,5	955	1,4	232	1,7	8150	1,4
Ytliga skador	5598	2,2	1179	1,2	564	1,7	988	1,0	806	1,2	145	1,1	9280	1,6
Krosskador	7078	2,7	2215	2,3	619	1,9	1910	2,0	1415	2,0	285	2,1	13522	2,4
Klämskador	599	0,2	157	0,2	16	0,0	62	0,1	365	0,5	84	0,6	1283	0,2
Brännskador	666	0,3	392	0,4	0	0,0	7	0,0	21	0,0	8	0,1	1094	0,2
Nerv-/ryggmärg	6099	2,4	2879	3,0	1316	4,1	2923	3,1	619	0,9	438	3,2	14274	2,5
Övriga/ospec.	66084	25,5	19032	19,6	10054	31,1	18745	19,9	20727	29,9	4294	31,5	138936	24,6
Alla	259078	100	96965	100	32378	100	94377	100	69323	100	13647	100	565768	100

bål*=hals/bål/bäcken

Den vanliga diagnosen hjärnskakning svarar för endast ca 6 % av vårdtiden sett över alla trafikantkategorier, mera dock för cyklister som ej kolliderat med motorfordon (drygt 9 %). För ytterligare redovisning av skadefallens fördelning på huvuddiagnoser samt deras genomsnittliga vårdtid, se *bilaga 4*.

För bilisterna orsakar frakturer på bålen flest vård dagar, för oskyddade trafikanter är det framförallt benfrakturer som medför vårdtid, se *figur 4b*.

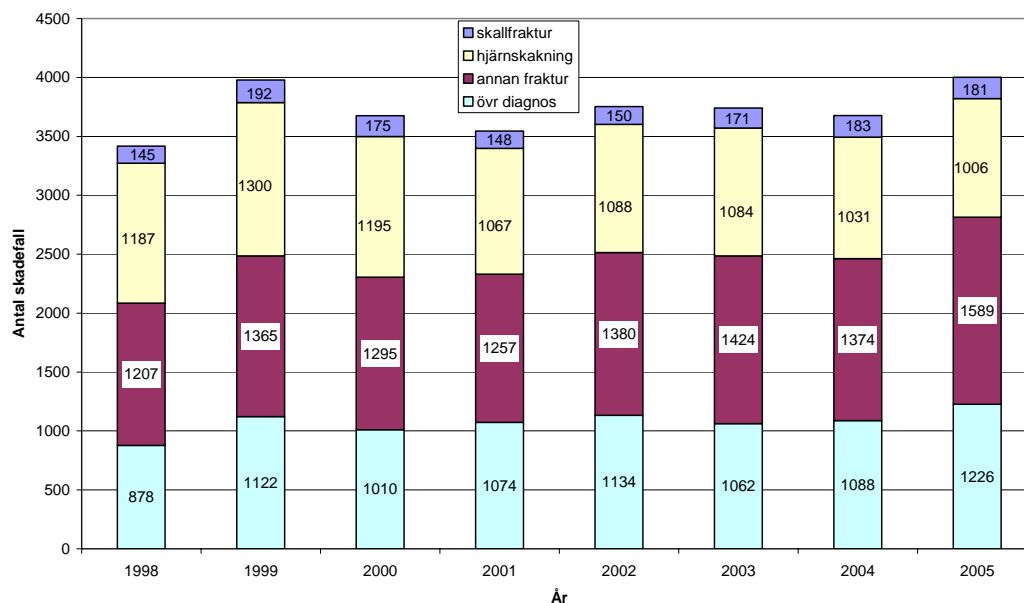


Figur 4b Vägtrafikolyckor, skadefall 1998–2005 med fraktur som huvuddiagnos. Fördelning av vård dagar efter kroppsdel och trafikantgrupp.

Eftersom cykelhjälm lagen infördes i januari 2005 kan det vara av intresse att studera hur cyklisternas skador utvecklats perioden 1998–2005. Lagen tvingar barn under 15 år att vid cykling använda hjälm. Under våren/sommaren 2005 genomfördes också en informationskampanj för att bl.a. stödja hjälm lagen.

Utfallet för cyklisternas skador (huvuddiagnoser), utan indelning i åldersklasser, visas i *figur 5a*. Någon tydlig effekt på hela cyklist-kollektivet visar inte figuren, men 1 006 skadefall med hjärnskakning är ändå det lägsta under hela perioden.

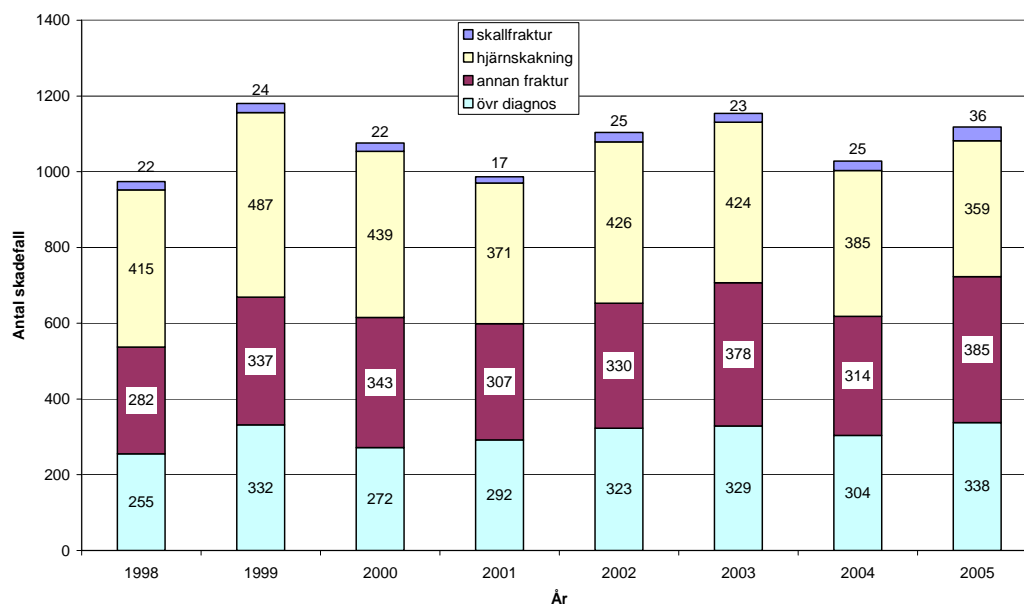
Skadefall 1998-2005 för cyklister, fördelning på huvuddiagnos



Figur 5a Vägtrafikolyckor. Skadefall 1998–2005 för cyklister. Årvis utveckling och fördelning efter huvuddiagnoser (grupperade).

I figur 5b visas motsvarande utveckling för cyklister under 15 år. För dessa var antalet hjärnskakningar periodlängsta år 2005. Det behövs dock data för ytterligare något eller några år för att med större säkerhet kunna uttala sig om eventuella bestående effekter.

Skadefall 1998-2005 för cyklister 0-14 år, fördelning på huvuddiagnos



Figur 5b Vägtrafikolyckor. Skadefall 1998–2005 för cyklister 0–14 år. Årvis utveckling och fördelning efter huvuddiagnoser (grupperade).

4 Skador för gående utan fordon inblandade

4.1 Antal skadefall och vårdtid

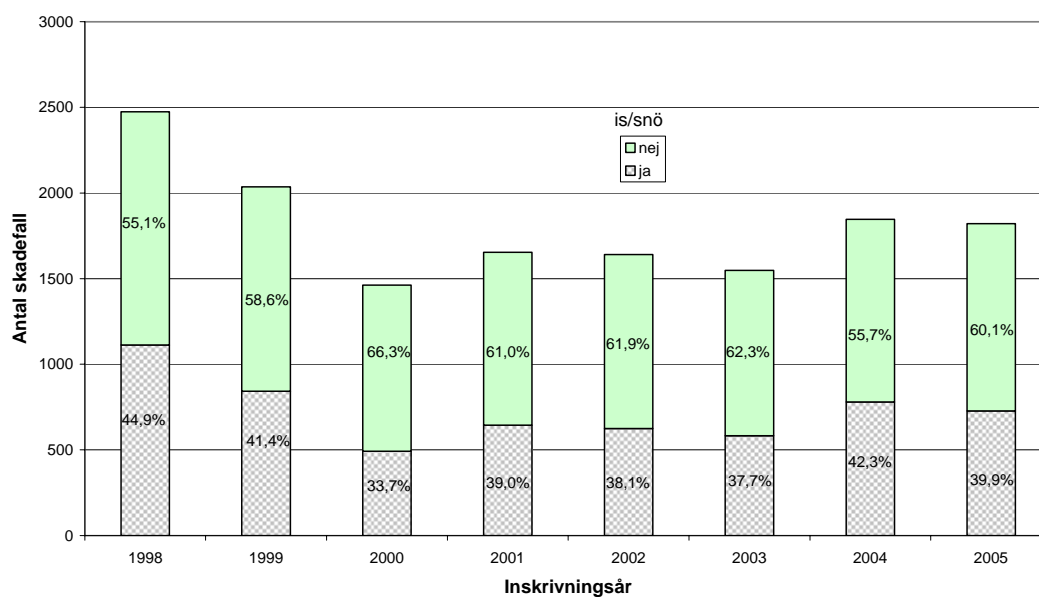
I och med att patientdata börjat kodalas enligt ICD-10 finns goda möjligheter att få kunskap om hur många fotgängare som i väg-/gatumiljö (inkl. trottoar) skadats utan inblandning av något fordon. Dessa hör enligt ICD10-klassificeringen inte till transportolyckorna utan är en delmängd av ”fallolyckorna”. I denna publikation redovisas för åren 1998–2005 gåendes fallolyckor med väl specificerade olycksförlopp så att de kan indelas i åtta olyckstyper, se *tabell 13*. Genomsnittligt har ca 2 200 skadefall av dessa olyckstyper, s.k. ”gående-singel-olyckor” inträffat per år. Den årliga variationen har dock varit mycket stor. År 1998 nyttjade nästan 3 000 skadefall slutenvården medan både år 2000 och 2003 svarar för knappt 1 900 skadefall. Detta innebär ett annat mönster i variationen mellan kalenderåren än för skadefallen i vägtrafikolyckor, se t.ex. tabell 5 i kapitel 3.1. För vägtrafikolyckorna utgör istället 1998 året med det lägsta antalet skadefall.

Tabell 13 Antal skadefall, vårddagar, genomsnittlig vårdtid åren 1998–2005 fördelade på inskrivningsår och olycksorsak för ”gående-singel”.

Inskrivningsår		fall i samband med is/snö		halkning, snävning el. snubbling utan is/snö		skidor, rullskridskor, rullbräda m.m.		kollision med el. knuff av annan person		fall från rullstol		fall i trappa		annat fall i samma plan		fall, ospecif.		Totalt	
		antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%
1998	Skadefall	1112	37,1	1362	45,5	148	4,9	66	2,2	10	0,3	59	2,0	122	4,1	116	3,9	2995	100
	Vårddagar	7220	34,5	10458	49,9	410	2,0	413	2,0	140	0,7	468	2,2	765	3,7	1082	5,2	20956	100
	Medelvårdtid	6,5		7,7		2,8		6,3		14,0		7,9		6,3		9,3		7,0	
1999	Skadefall	843	33,4	1193	47,3	102	4,0	66	2,6	9	0,4	46	1,8	132	5,2	132	5,2	2523	100
	Vårddagar	5094	28,4	9573	53,4	220	1,2	429	2,4	70	0,4	329	1,8	1416	7,9	794	4,4	17925	100
	Medelvårdtid	6,0		8,0		2,2		6,5		7,8		7,2		10,7		6,0		7,1	
2000	Skadefall	493	26,3	970	51,7	85	4,5	54	2,9	8	0,4	64	3,4	78	4,2	123	6,6	1875	100
	Vårddagar	3102	24,5	7363	58,3	199	1,6	484	3,8	167	1,3	310	2,5	279	2,2	735	5,8	12639	100
	Medelvårdtid	6,3		7,6		2,3		9,0		20,9		4,8		3,6		6,0		6,7	
2001	Skadefall	645	31,4	1009	49,1	80	3,9	37	1,8	12	0,6	54	2,6	85	4,1	132	6,4	2054	100
	Vårddagar	3856	26,8	8258	57,4	146	1,0	243	1,7	109	0,8	497	3,5	389	2,7	886	6,2	14384	100
	Medelvårdtid	6,0		8,2		1,8		6,6		9,1		9,2		4,6		6,7		7,0	
2002	Skadefall	625	31,2	1016	50,7	78	3,9	34	1,7	12	0,6	54	2,7	75	3,7	111	5,5	2005	100
	Vårddagar	3494	26,8	7665	58,8	186	1,4	213	1,6	84	0,6	365	2,8	385	3,0	647	5,0	13039	100
	Medelvårdtid	5,6		7,5		2,4		6,3		7,0		6,8		5,1		5,8		6,5	
2003	Skadefall	583	31,1	965	51,4	59	3,1	33	1,8	19	1,0	43	2,3	61	3,2	114	6,1	1877	100
	Vårddagar	3707	28,5	7395	56,8	137	1,1	355	2,7	138	1,1	340	2,6	372	2,9	579	4,4	13023	100
	Medelvårdtid	6,4		7,7		2,3		10,8		7,3		7,9		6,1		5,1		6,9	
2004	Skadefall	780	36,0	1066	49,2	42	1,9	39	1,8	16	0,7	50	2,3	66	3,0	109	5,0	2168	100
	Vårddagar	4279	31,5	7522	55,4	101	0,7	236	1,7	88	0,6	346	2,5	401	3,0	603	4,4	13576	100
	Medelvårdtid	5,5		7,1		2,4		6,1		5,5		6,9		6,1		5,5		6,3	
2005	Skadefall	727	33,8	1094	50,9	42	2,0	20	0,9	14	0,7	44	2,0	81	3,8	127	5,9	2149	100
	Vårddagar	3754	28,5	7364	55,9	117	0,9	190	1,4	128	1,0	260	2,0	557	4,2	810	6,1	13180	100
	Medelvårdtid	5,2		6,7		2,8		9,5		9,1		5,9		6,9		6,4		6,1	
Alla	Skadefall	5808	32,9	8675	49,2	636	3,6	349	2,0	100	0,6	414	2,3	700	4,0	964	5,5	17646	100
	Vårddagar	34506	29,1	65598	55,3	1516	1,3	2563	2,2	924	0,8	2915	2,5	4564	3,8	6136	5,2	118722	100
	Medelvårdtid	5,9		7,6		2,4		7,3		9,2		7,0		6,5		6,4		6,7	

Som synes är flera av olyckstyperna ganska sparsamt förekommande. Dock beror nästan hälften av skadefallen på halkning/snävning/snubbling i samma plan utan inverkan av is/snö. Tillsammans med ”fall i samma plan vid is/snö” utgör de ca 82 % av här redovisade skadefall. Den årsvisa utvecklingen för dessa, de två vanligaste olyckstyperna, illustreras i *figur 6*.

Skadefall 1998-2005. Fall i samma plan med eller utan is/snö



Figur 6 Gående-singel-olyckor. Skadefall inskrivna 1998–2005 pga. fall i samma plan med eller utan inblandning av is/snö.

År 1998 har det högsta antalet skadefall, det ligger väsentligt över påföljande års och har även den högsta andelen is/snö-skadefall. Andelen is/snö är lägst år 2000, när lägst antal skadefall noterades. Genomsnittligt över perioden är is/snö-andelen 40 %.

För alla åtta olyckstyperna redovisas i *tabell 14* fördelning efter den skadades ålder.

Tabell 14 Gående-singel-olyckor. Antal skadefall, vård dagar samt medelvårdtid åren 1998–2005 fördelade på ålder och olycksorsak.

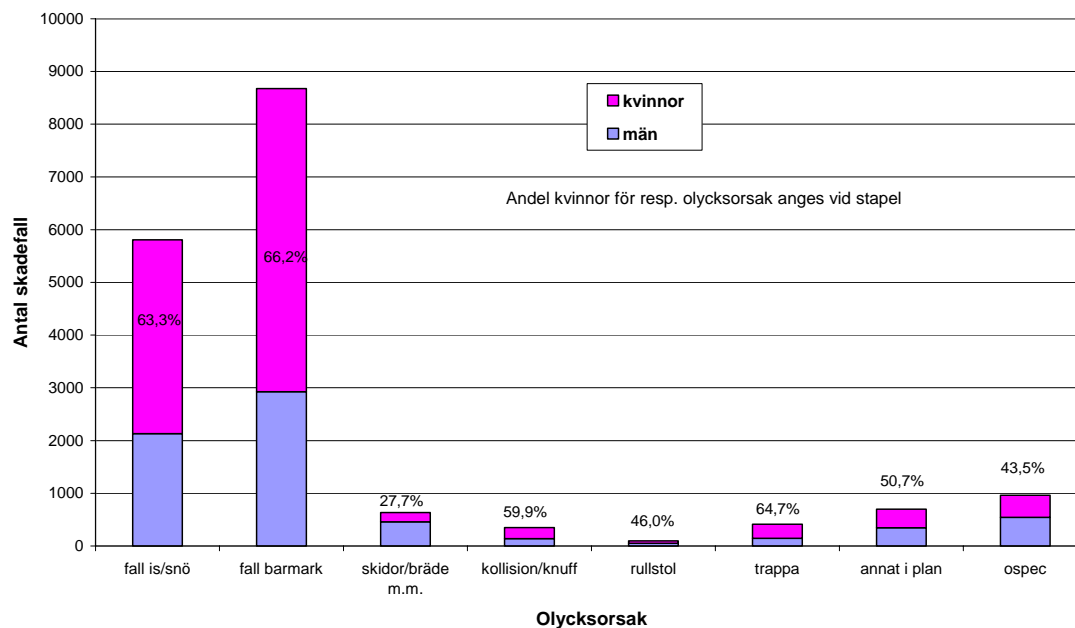
	Ålder	fall i samband med is/snö		halkning, snävning el. snubbling utan is/snö		skidor, rullskridskor, rullbräda m.m.		kollision med el. knuff av annan person		fall från rullstol		fall i trappa		annat fall i samma plan		fall ospecificerat		Totalt	
		antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%
Skadefall	0-14	60	1,0	176	2,0	315	49,5	21	6,0	5	5,0	18	4,3	115	16,4	70	7,3	780	4,4
	15-24	168	2,9	277	3,2	115	18,1	49	14,0	6	6,0	22	5,3	43	6,1	68	7,1	748	4,2
	25-34	312	5,4	304	3,5	57	9,0	32	9,2	2	2,0	24	5,8	33	4,7	73	7,6	837	4,7
	35-44	548	9,4	459	5,3	58	9,1	24	6,9	9	9,0	27	6,5	44	6,3	99	10,3	1268	7,2
	45-54	888	15,3	838	9,7	41	6,4	33	9,5	7	7,0	38	9,2	74	10,6	98	10,2	2017	11,4
	55-64	1127	19,4	1123	12,9	24	3,8	39	11,2	12	12,0	61	14,7	102	14,6	132	13,7	2620	14,8
	65-74	1163	20,0	1559	18,0	11	1,7	58	16,6	20	20,0	72	17,4	101	14,4	121	12,6	3105	17,6
	75-84	1240	21,3	2568	29,6	9	1,4	61	17,5	27	27,0	106	25,6	128	18,3	196	20,3	4335	24,6
>=85	302	5,2	1371	15,8	6	0,9	32	9,2	12	12,0	46	11,1	60	8,6	107	11,1	1936	11,0	
Alla	5808	100	8675	100	636	100	349	100	100	100	414	100	700	100	964	100	17646	100	
Vård dagar	0-14	99	0,3	613	0,9	477	31,5	34	1,3	4	0,4	20	0,7	165	3,6	157	2,6	1569	1,3
	15-24	321	0,9	449	0,7	275	18,1	92	3,6	18	1,9	39	1,3	63	1,4	251	4,1	1508	1,3
	25-34	837	2,4	648	1,0	118	7,8	155	6,0	9	1,0	57	2,0	74	1,6	244	4,0	2142	1,8
	35-44	1519	4,4	1391	2,1	134	8,8	160	6,2	61	6,6	92	3,2	115	2,5	211	3,4	3683	3,1
	45-54	2959	8,6	3023	4,6	111	7,3	143	5,6	165	17,9	282	9,7	259	5,7	475	7,7	7417	6,2
	55-64	4950	14,3	5310	8,1	106	7,0	312	12,2	89	9,6	260	8,9	563	12,3	851	13,9	12441	10,5
	65-74	7771	22,5	11167	17,0	76	5,0	617	24,1	143	15,5	348	11,9	1430	31,3	906	14,8	22458	18,9
	75-84	12436	36,0	26104	39,8	108	7,1	682	26,6	308	33,3	1344	46,1	1124	24,6	1737	28,3	43843	36,9
>=85	3614	10,5	16893	25,8	111	7,3	368	14,4	127	13,7	473	16,2	771	16,9	1304	21,3	23661	19,9	
Alla	34506	100	65598	100	1516	100	2563	100	924	100	2915	100	4564	100	6136	100	118722	100	
Medel vårdtid dagar	0-14	1,7		3,5		1,5		1,6		0,8		1,1		1,4		2,2		2,0	
	15-24	1,9		1,6		2,4		1,9		3,0		1,8		1,5		3,7		2,0	
	25-34	2,7		2,1		2,1		4,8		4,5		2,4		2,2		3,3		2,6	
	35-44	2,8		3,0		2,3		6,7		6,8		3,4		2,6		2,1		2,9	
	45-54	3,3		3,6		2,7		4,3		23,6		7,4		3,5		4,8		3,7	
	55-64	4,4		4,7		4,4		8,0		7,4		4,3		5,5		6,4		4,7	
	65-74	6,7		7,2		6,9		10,6		7,2		4,8		14,2		7,5		7,2	
	75-84	10,0		10,2		12,0		11,2		11,4		12,7		8,8		8,9		10,1	
>=85	12,0		12,3		18,5		11,5		10,6		10,3		12,9		12,2		12,2		
Alla	5,9		7,6		2,4		7,3		9,2		7,0		6,5		6,4		6,7		

Den vanligaste typen av skadefall ”halkning/snävning/snubbling i samma plan utan inverkan av is/snö” har en genomsnittlig vårdtid på 7,6 dagar. De äldre (≥ 65 år) svarar där för 63 % av skadefallen men hela 83 % av vårdtiden.

Den längsta genomsnittliga vårdtiden, drygt 9 dagar, har noterats vid fall från rullstol, men materialet är mycket litet, endast drygt 10 fall per år och dessutom dominerat av äldre personer, 65 år och uppåt. Det motsatta gäller för skadefall på skidor/rullskridskor/rullbräda, vars medelvårdtid är drygt 2 dagar och främst drabbar yngre (≤ 24 år) personer. Drygt 50 skadefall per år beror på ”fall i trappa/trappsteg”. Dessa drabbar också i hög grad de äldre, 65 år och uppåt, men medelvårdtiden överensstämmer ungefär med den genomsnittliga, här ca 7 dagar.

Till skillnad från vägtrafikolyckorna dominerar kvinnorna (ca 62 %) bland skadefallen i ”gående-singel”. De flesta fallens olycksorsaker domineras av kvinnor, vilket visas i figur 7.

Skadefall gående singel 1998-2005

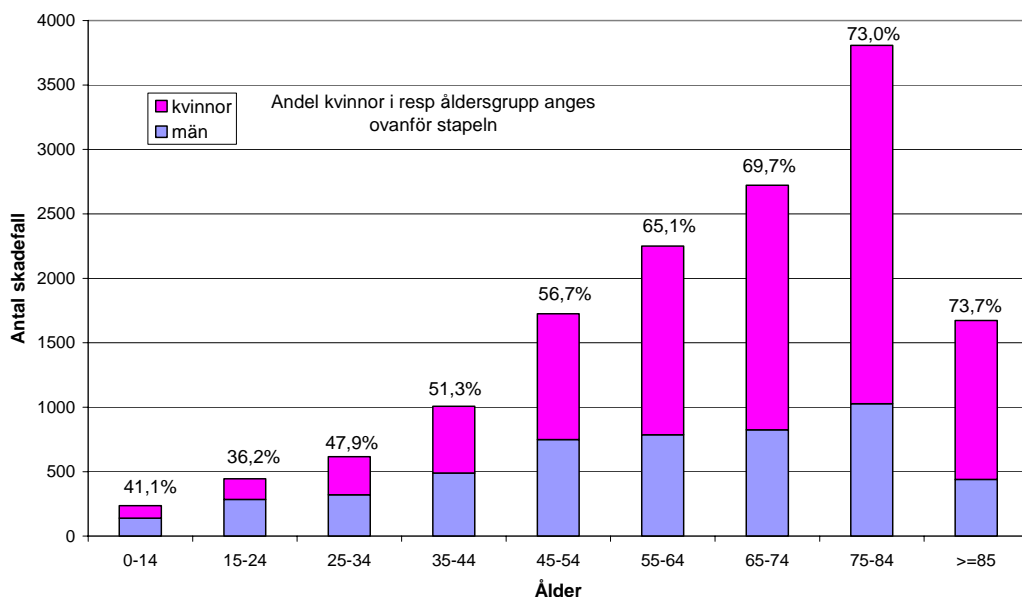


Figur 7 Skadefall inskrivna 1998–2005 pga. ”gående-singel”. Fördelning efter olycksorsak och kön.

Olyckor i samband med ”skidor/rullskridskor/rullbräda m.m.” domineras dock av män, 72 %. I de vanligaste olyckstyperna ”fall i samma plan (på barmark eller vid is/snö)” drabbar 65 % av skadefallen kvinnor.

Figur 8 illustrerar att de två vanligaste olyckstyperna domineras av personer som är 45 år eller äldre. Den överlägset största åldersgruppen är 75–84 år. I de två äldsta åldersgrupperna (75–84 år och 85 eller äldre) utgör kvinnorna ca 74 % av skadefallen. Kvinnorna är i stigande grad i majoritet från 35 år och uppåt.

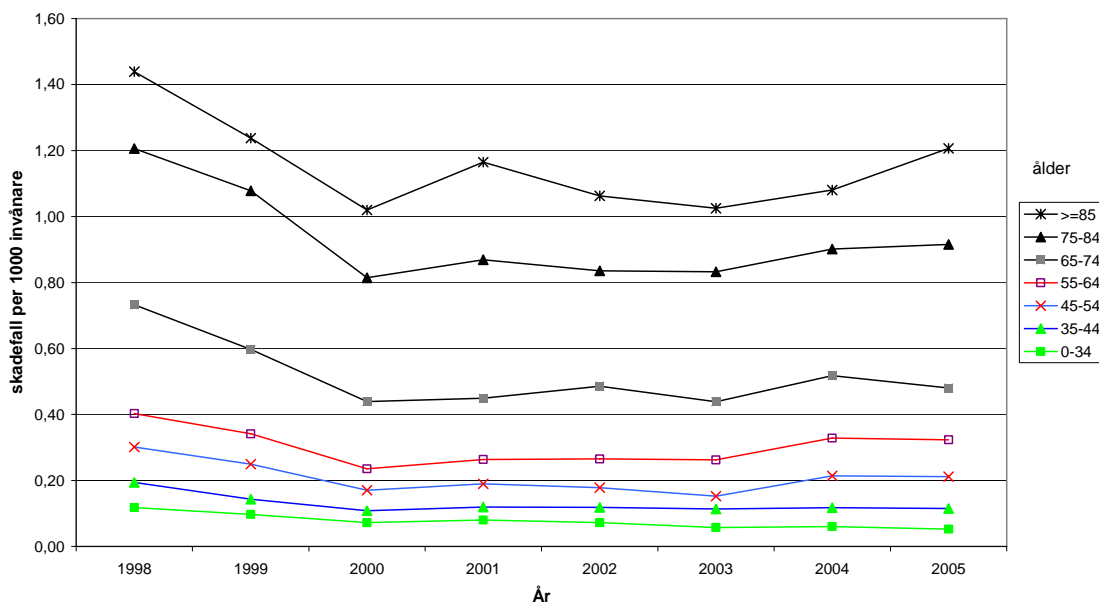
Skadefall 1998-2005. Fall i samma plan med eller utan is/snö.



Figur 8 Gående-singel. Skadefall inskrivna 1998–2005 pga. fall i samma plan med eller utan inblandning av is/snö. Fördelning efter åldersklasser och kön.

Det är av intresse att, precis som för vägtrafikolyckorna, visa hur skademåttet ”antal skadefall per tusen invånare” (avser antal invånare den 31 december) utvecklats för olika åldersklasser 1998–2005, se figur 9. Åldersgruppen 0–34 år har bildats eftersom de åldrarna visar samma nivå på skademåttet. Notera hur tydligt skademåttet ökar ju äldre åldersgruppen är. Det gäller inte för vägtrafikskadorna, jämför med figur 2.

"Gående-singel". Skademått per åldersgrupp 1998-2005



Figur 9 Gående-singel, skadefall per tusen invånare efter åldersklass 1998–2005.

4.2 Diagnoser

Tabell 15 visar att för de vanligaste olycksorsakerna, dvs. när singelolyckan har skett i samma plan med eller utan is/snö, är frakturer den helt dominerande huvuddiagnos som ställs.

Tabell 15 Några vanliga olycksorsaker för gående-singel 1998–2005. Antal skadefall och vård dagar fördelade efter olycksorsak och huvuddiagnos.

Huvud-diagnos	Fall i samma plan vid is/snö					Fall i samma plan p.g.a. halkn/snavn/snubbling, ej is/snö					Summa (fall i samma plan)				
	antal skade-fall		antal vård-dagar		medel- % vårdtid	antal skade-fall		antal vård-dagar		medel- % vårdtid	antal skade-fall		antal vård-dagar		medel- % vårdtid
		%		%			%		%			%		%	
Frakturer	4866	83,8	30616	88,7	6,3	6325	72,9	52913	80,7	8,4	11191	77,3	83529	83,4	7,5
Urledvridningar	110	1,9	438	1,3	4,0	188	2,2	648	1,0	3,4	298	2,1	1086	1,1	3,6
Vrickning/stukning	57	1,0	181	0,5	3,2	94	1,1	284	0,4	3,0	151	1,0	465	0,5	3,1
Hjärnskakning	300	5,2	478	1,4	1,6	639	7,4	1330	2,0	2,1	939	6,5	1808	1,8	1,9
Inre skador	14	0,2	65	0,2	4,6	17	0,2	171	0,3	10,1	31	0,2	236	0,2	7,6
Sårskador	17	0,3	38	0,1	2,2	172	2,0	458	0,7	2,7	189	1,3	496	0,5	2,6
Blodkärl	1	0,0	2	0,0	2,0	2	0,0	2	0,0	1,0	3	0,0	4	0,0	1,3
Sena besvär	2	0,0	4	0,0	2,0	10	0,1	25	0,0	2,5	12	0,1	29	0,0	2,4
Ytliga skador	25	0,4	46	0,1	1,8	83	1,0	305	0,5	3,7	108	0,7	351	0,4	3,3
Krosskador	165	2,8	683	2,0	4,1	383	4,4	2322	3,5	6,1	548	3,8	3005	3,0	5,5
Klämskador	-		-			2	0,0	9	0,0	4,5	2	0,0	9	0,0	4,5
Nerv-/ryggmärg	4	0,1	176	0,5	44,0	6	0,1	167	0,3	27,8	10	0,1	343	0,3	34,3
Övriga	247	4,3	1779	5,2	7,2	754	8,7	6964	10,6	9,2	1001	6,9	8743	8,7	8,7
Alla	5808	100	34506	100	5,9	8675	100	65598	100	7,6	14483	100	100104	100	6,9

Den genomsnittliga vårdtiden är högre vid fall (halkning/snavning/snubbling vid barmark utan is/snö) både vad gäller frakturerna och alla diagnoserna sammantaget.

Vad gäller frakturerna vid fall i samma plan visas i tabell 16 hur de fördelas på olika kroppsdelar.

Tabell 16 Några vanliga olycksorsaker för gående-singel 1998–2005. Huvuddiagnos = fraktur. Antal skadefall och vård dagar fördelade efter kroppsdel och olycksorsak.

Kropps-del	Fall i samma plan vid is/snö					Fall i samma plan p.g.a. halkn/snavn/snubbling, ej is/snö					Totalt				
	antal skade-fall		antal vård-dagar		medel- % vårdtid	antal skade-fall		antal vård-dagar		medel- % vårdtid	antal skade-fall		antal vård-dagar		medel- % vårdtid
		%		%			%		%			%		%	
Huvud	17	0,3	63	0,2	3,7	89	1,4	395	0,7	4,4	106	0,9	458	0,5	4,3
Armar	1322	27,2	4995	16,3	3,8	1840	29,1	10459	19,8	5,7	3162	28,3	15454	18,5	4,9
Bål	245	5,0	2411	7,9	9,8	448	7,1	4565	8,6	10,2	693	6,2	6976	8,4	10,1
Ben	3282	67,4	23147	75,6	7,1	3948	62,4	37494	70,9	9,5	7230	64,6	60641	72,6	8,4
Alla	4866	100	30616	100	6,3	6325	100	52913	100	8,4	11191	100	83529	100	7,5

Benfrakturerna svarar för 65 % av skadefallen och drygt 72 % av vårdtiden. Andelarna är högre vid is/snö-väglag än vid barmark.

För benfrakturer vid de vanligaste fallen i samma plan visas i tabell 17 skadefallens och vårdtidens fördelning på olika åldersgrupper.

Tabell 17 De vanligaste olycksorsakerna för gående-singel 1998–2005. Huvuddiagnos = benfraktur. Antal skadefall och vård dagar fördelade efter ålder och olycksorsak.

Ålder	Fall i samma plan vid is/snö					Fall i samma plan p.g.a. halkn/snavn/snubbling, ej is/snö					Totalt				
	antal skade-fall	%	antal vård-dagar	medel-%	medel-vårdtid	antal skade-fall	%	antal vård-dagar	medel-%	medel-vårdtid	antal skade-fall	%	antal vård-dagar	medel-%	medel-vårdtid
0-14	15	0,5	56	0,2	3,7	23	0,6	44	0,1	1,9	38	0,5	100	0,2	2,6
15-24	99	3,0	229	1,0	2,3	108	2,7	266	0,7	2,5	207	2,9	495	0,8	2,4
25-34	200	6,1	598	2,6	3,0	149	3,8	390	1,0	2,6	349	4,8	988	1,6	2,8
35-44	377	11,5	1175	5,1	3,1	241	6,1	873	2,3	3,6	618	8,5	2048	3,4	3,3
45-54	563	17,2	2151	9,3	3,8	410	10,4	1895	5,1	4,6	973	13,5	4046	6,7	4,2
55-64	626	19,1	3396	14,7	5,4	546	13,8	3396	9,1	6,2	1172	16,2	6792	11,2	5,8
65-74	580	17,7	5116	22,1	8,8	701	17,8	6686	17,8	9,5	1281	17,7	11802	19,5	9,2
75-84	666	20,3	8116	35,1	12,2	1139	28,9	14641	39,0	12,9	1805	25,0	22757	37,5	12,6
>=85	156	4,8	2310	10,0	14,8	631	16,0	9303	24,8	14,7	787	10,9	11613	19,2	14,8
Alla	3282	100	23147	100	7,1	3948	100	37494	100	9,5	7230	100	60641	100	8,4

Tabellen visar att för benfrakturer vid de vanligaste fallen i samma plan svarar personer som är 65 år eller äldre för ca 76 % av vårdtiden. Även om man begränsar sig till dem som är 75 år eller äldre svarar de för en hög andel av vårdtiden, nästan 57 %.

Om bara halkning/snavning/snubbling utan inblandning av is/snö betraktas svarar de äldre åldersgrupperna för ännu högre andelar av vårdtiden.

5 Diskussion och slutsatser

I det redovisade datamaterialet gäller att ingen direkt koppling till vägtrafikolyckor har kunnat göras. Istället har en grov definition av ”skadefall” gjorts genom att om två vårdtillfällen för samma person har mer än 30 dagars differens anses ett nytt skadefall ha inträffat. Denna definition fastställdes efter samråd med Vägverket i VTI notat 69-1997 och har sedan dess fått kvarstå. Ett mindre problem är att med aktuell metod underskattas antalet skadefall det senaste tillgängliga utskrivningsåret med ca 100–150, eftersom skadade i slutet av året som blir utskrivna året efter inte är med i statistiken.

Det kan konstateras att diskrepansen mellan antalet skadefall i vägtrafikolyckor enligt patientdata och antalet svårt skadade i polisrapporterade vägtrafikolyckor enligt SIKA varit stor under den aktuella åttaårsperioden. Det sista året, år 2005, uppvisar den största relativa skillnaden mellan slutenvårdsstatistiken och polisrapporterat antal svårt skadade. Skillnaden är dock avsevärd hela perioden och varierar mellan olika trafikantgrupper. Därmed blir det tydligt att slutenvårdens patientdata ger en bättre bild av storleksordningen på svåra trafikskador än uppgifterna baserade enbart på polisrapporterade olyckor.

Det finns trots det tecken på att även patientdata från slutenvården har ett bortfallsproblem. Bortfallet är av annan typ än bland polisrapporterade skador. I patientdata bedöms det som bortfall när vårdtillfällen i och för sig är registrerade, men det saknas specifikation av skadans yttre orsak, vilket gör att vårdtillfället inte kommer med i här aktuell bearbetning. Detta verkar finnas varje år i vissa län, t.ex. Östergötland, medan det dykt upp tillfälligt vissa år i andra län, t.ex. Skåne 1998. Tendensen är ändå att bortfallsproblemet ser ut att minska, år 2005 är bortfallet rekordlångt t.o.m. i Östergötland.

Även om det inte skulle finnas något stort bortfall i slutenvårdsdata är det viktigt att konstatera att inte alla vägtrafikskadefall nyttjar slutenvården, dvs. behöver läggas in på sjukhus. Också i denna grupp finns det personer som skadas allvarligt med långvarigt nedsatt hälsa som följd.

Trafikantgruppen ”Ospecificerade” synes nu vara begränsat till ca 1 % av vägtrafikens skadefall i och med den förändring av klassifikationssystemet för sjukdomar och skador som genomfördes 1997. I och med att de flesta ryttare exkluderats i föreliggande arbete hålls även ”Övriga” på en låg nivå. Tillsammans utgör ”Övriga/Ospecificerade” drygt 2 % av skadefallen.

En svårighet vid beaktande av vårdtid är att avgöra om en kortare vårdtid beror på att skadorna blivit lindrigare eller på att vården effektiviserats eller helt enkelt på platsbrist. Under 1990-talet genomfördes ansvarsförändringar som innebar att medicinskt färdigbehandlade patienter snabbare lämnade slutenvården.

Uppgifter om skadans svårhetsgrad enligt AIS (Abbreviated Injury Scale) och ISS (Injury Severity Score) finns inte tillgängliga i föreliggande data.

Ett problem med patientdata är att det av naturliga skäl tar lång tid att erhålla data för önskade ”skadeår”. I början av år 2008 finns dock data för patienter utskrivna år 2006 tillgängligt och därmed finns underlag för att redovisa ytterligare års skadefall som registrerats enligt klassifikationssystemet ICD-10. Det är angeläget att fortsätta följa utfallet för olika trafikantgrupper, t.ex. om cykelhjälmslagen som infördes januari 2005 fått någon effekt, samt skadesituationen för gående utan inblandning av något fordon.

Från och med år 2008 tar dock SIKA över uppföljningen av trafikskadestatistiken från Socialstyrelsens slutenvårdsregister.

Referenser

Brüde, U. (2005): *Basstatistik över olyckor och trafik samt andra bakgrundsvariabler*. VTI notat 27-2005, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Larsson, J. (1997): *Bearbetning av Socialstyrelsens patientstatistik för 1988–1995 avseende trafikskadade. Lägesrapport för 1997*. VTI notat 69-1997, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Larsson, J. (1998): *Bearbetning av Socialstyrelsens patientstatistik för 1988–1996 avseende trafikskadade. Lägesrapport för 1998*. VTI notat 75-1998, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Larsson, J. (1999): *Bearbetning av Socialstyrelsens patientstatistik för 1988–1997 avseende trafikskadade. Lägesrapport för 1999*. VTI notat 61-1999, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Larsson, J. (2000): *Bearbetning av Socialstyrelsens patientstatistik för 1988–1998 avseende trafikskadade. Lägesrapport för 2000*. VTI notat 78-2000, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Larsson, J. (2002): *Bearbetning av Socialstyrelsens patientstatistik för 1988–1999 avseende trafikskadade. Lägesrapport för 2001*. VTI notat 75-2001, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Larsson, J. (2004): *Bearbetning av Socialstyrelsens patientstatistik för 1988–2001 avseende trafikskadade*. VTI notat 8-2004, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Larsson, J. (2005): *Trafikskador 1988–2002 enligt patientstatistik*. VTI notat 21-2005, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Larsson, J. (2007): *Trafikskador 1988–2004 enligt patientstatistik*. VTI rapport 565, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Socialstyrelsen. (1996): *Klassifikation av sjukdomar och hälsoproblem 1997. Systematisk förteckning*. Socialstyrelsen, Stockholm.

Socialstyrelsen. (2004): *Skador och förgiftningar behandlade i slutenvård 1998–2002*. Statistik, hälsa och sjukdomar 2004:2, Socialstyrelsen, Stockholm.

Socialstyrelsen. (2006a): *Skador och förgiftningar behandlade i slutenvård 2003*. Statistik, hälsa och sjukdomar 2006:1, Socialstyrelsen, Stockholm.

Socialstyrelsen. (2006b): *Skador och förgiftningar behandlade i slutenvård 2004*. Statistik, hälsa och sjukdomar 2006:8, Socialstyrelsen, Stockholm.

Socialstyrelsen. (2007): *Skador och förgiftningar behandlade i slutenvård 2005*. Statistik, hälsa och sjukdomar 2007:6, Socialstyrelsen, Stockholm.

Yttre orsaker till skada. Översikt av koder för trafikantgrupper.

Koder gällande fr.o.m. 1997

Nedan visas en översikt över vilka trafikantgrupper som enligt koder för ”Yttre orsaker till sjukdom och död” som används av Socialstyrelsen och som varit urvalsunderlag för vilka vårdtillfällen och skadefall som ingått i aktuell studie. ”Orsakskoden” samt de sedan dess gällande diagnoskoderna, finns utförligt beskrivna i en särskild publikation [Socialstyrelsen, 1996]. Koderna för dessa termer baseras på den internationella sjukdomsklassifikationen ICD-10.

Nedanstående koder för ”yttre orsak till sjukdom och död” har medfört att data för vårdtillfällen använts och omvandlats till skadefall:

<u>Orsakskod</u>	<u>Förklaring</u>
V01-V09	Fotgängare
V10-V19	Cyklist
V20-V29	Motorcyklist (inkl. mopedist)
V30-V39*	Person i trehjuligt motorfordon
V40-V49	Person i personbil
V50-V59	Person i lätt lastbil
V60-V69	Person i tung lastbil
V70-V79	Person i buss
V802-V805*	Ryttare el person i åkdon draget av djur i kollision med fordon
V82*	Person i spårvagn
V830-V833*	Person i industrifordon skadad i trafikolycka
V840-V843*	Person i jordbruksfordon ” ”
V850-V853*	Person i specialfordon ” ”
V860-V863*	Person i terrängfordon ” ”
V870-V879*	Person med okänt transportsätt i trafikolycka
V892*,V893*,V899*	Person i ospecificerad fordonstyp i trafik

Vårdtillfällen med koder som t.ex. V81 (person i tåg) har exkluderats.

Även ryttare eller personer i industri-/jordbruks-/special-/terrängfordon som skadats utanför vägtrafikområdet har exkluderats, de har andra koder än ovan.

I aktuell bearbetning har sedan indelning skett i nedanstående trafikantgrupper:

<u>Trafikantgrupp</u>	<u>Orsakskod</u>
Bilister	V40-V49, V50-V59, V60-V69, V70-V79
Mc/moped	V20-V29
Cyklister	V10-V19
Gående	V01-09
Övriga/Ospecificerade	Asteriskmärkta orsakskoder ovan.

Cyklisterna delas ibland upp i två undergrupper beroende på om de kolliderat med motorfordon eller inte.

*) Asteriskmärkt orsakskod hänförs till trafikantgrupp=”Övriga/Ospecificerade”.

I och med den nya kodningen 1997 har också givits möjlighet att bearbeta vårdtillfällen avseende **gående som fallit på väg/gata/trottoar utan inblandning av fordon**. Dessa har omvandlats till skadefall och redovisas separat. Nedanstående urval av olycksorsaker återfinns i redovisningen. Slutsiffran "4" i koden visar att skadan skett i väg/gatumiljö, inkl. trottoar.

<u>Orsakskod</u>	<u>Förklaring</u>
W004	Fall i samma plan i samband med is/snö
W014	Fall i samma plan pga. halkning/snavning/snubbling (ej is/snö)
W024	Fall vid användning av skidor, rullskridskor, rullbräda m.m.
W034	Fall pga. kollision med eller knuff av annan person
W054	Fall från rullstol
W104	Fall i trappa, trappsteg
W184	Annat fall i samma plan
W194	Fall, ospecificerat.

Bilaga 2
Sidan 1 (8)

Vägtrafikolycksfall: Antal skadefall och genomsnittlig vårdtid 1998–2005.
Fördelning på inskrivningslän, trafikantgrupp och inskrivningsår.

Tabell i Antal skadefall fördelade på inskrivningslän, trafikantgrupp och inskrivningsår.

Stockholm	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	593	685	758	805	756	700	587	502
Mc/mopedister	208	245	265	342	342	341	333	335
Cyklister	388	460	355	388	462	417	429	484
Gående	199	173	183	181	178	162	174	128
Övriga/ospec.	25	25	27	21	33	16	23	21
Alla	1413	1588	1588	1737	1771	1636	1546	1470

Uppsala	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	199	230	232	233	230	199	206	202
Mc/mopedister	73	74	85	71	95	87	99	132
Cyklister	159	178	188	165	150	148	146	173
Gående	30	48	60	40	35	26	30	36
Övriga/ospec.	12	6	6	10	5	11	12	3
Alla	473	536	571	519	515	471	493	546

Södermanland	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	81	154	159	164	112	163	104	126
Mc/mopedister	31	55	51	65	67	51	66	67
Cyklister	80	133	131	121	104	92	80	91
Gående	20	16	21	29	13	25	12	21
Övriga/ospec.	5	6	10	6	11	3	8	7
Alla	217	364	372	385	307	334	270	312

Östergötland	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	186	215	204	225	330	267	199	203
Mc/mopedister	50	77	96	80	118	111	71	123
Cyklister	191	222	163	188	227	201	156	256
Gående	24	20	26	27	33	18	27	43
Övriga/ospec.	20	29	32	18	13	10	13	8
Alla	471	563	521	538	721	607	466	633

Jönköping	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	215	290	283	327	337	312	271	297
Mc/mopedister	69	115	115	77	80	106	117	145
Cyklister	133	192	178	171	184	196	194	214
Gående	46	51	59	31	36	51	25	33
Övriga/ospec.	4	11	13	9	14	5	8	6
Alla	467	659	648	615	651	670	615	695

Bilaga 2
Sidan 2 (8)

Kronoberg

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	97	89	112	98	136	118	91	120
Mc/mopedister	21	40	20	26	32	31	46	38
Cyklister	56	81	81	73	56	84	58	68
Gående	15	11	14	10	17	12	12	11
Övriga/ospec.	14	7	13	13	8	9	5	8
Alla	203	228	240	220	249	254	212	245

Kalmar

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	166	158	168	191	201	178	240	223
Mc/mopedister	76	49	46	43	54	71	53	87
Cyklister	153	138	135	123	121	136	128	139
Gående	31	31	25	20	22	17	21	13
Övriga/ospec.	7	9	8	19	18	11	15	18
Alla	433	385	382	396	416	413	457	480

Gotland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	43	45	55	73	55	62	61	57
Mc/mopedister	19	20	24	27	31	26	35	56
Cyklister	56	56	46	53	40	51	40	42
Gående	6	6	6	8	11	4	6	4
Övriga/ospec.	4	5	3	2	3	2	4	2
Alla	128	132	134	163	140	145	146	161

Blekinge

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	33	35	37	45	37	23	31	28
Mc/mopedister	22	14	30	21	18	17	13	20
Cyklister	33	39	39	38	33	25	26	31
Gående	7	6	5	12	7	4	4	6
Övriga/ospec.	0	7	3	3	1	4	1	2
Alla	95	101	114	119	96	73	75	87

Skåne

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	310	562	640	649	673	645	788	632
Mc/mopedister	133	175	215	193	213	279	290	325
Cyklister	320	509	513	440	469	492	518	535
Gående	89	158	127	139	116	132	109	128
Övriga/ospec.	10	20	38	36	28	25	22	31
Alla	862	1424	1533	1457	1499	1573	1727	1651

Halland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	150	116	136	132	160	165	229	223
Mc/mopedister	39	40	53	58	76	99	84	97
Cyklister	116	105	97	129	155	165	178	180
Gående	27	14	29	18	23	22	18	18
Övriga/ospec.	10	4	11	9	3	8	7	10
Alla	342	279	326	346	417	459	516	528

Bilaga 2
Sidan 3 (8)

Västra Götaland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	707	778	809	774	860	938	956	805
Mc/mopedister	278	333	354	352	396	428	430	486
Cyklister	670	629	645	578	636	603	615	612
Gående	141	131	133	175	148	155	149	144
Övriga/ospec.	47	39	30	58	31	34	33	27
Alla	1843	1910	1971	1937	2071	2158	2183	2074

Värmland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	149	165	150	198	168	204	196	238
Mc/mopedister	50	44	46	46	56	74	71	94
Cyklister	95	94	86	106	96	84	96	121
Gående	17	18	19	15	21	25	32	18
Övriga/ospec.	5	13	6	11	7	1	3	4
Alla	316	334	307	376	348	388	398	475

Örebro

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	224	187	230	233	253	219	176	168
Mc/mopedister	55	82	65	69	67	79	97	106
Cyklister	194	205	163	173	198	175	153	161
Gående	37	27	27	44	19	20	21	13
Övriga/ospec.	13	6	5	10	3	6	6	2
Alla	523	507	490	529	540	499	453	450

Västmanland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	87	76	68	45	113	135	226	209
Mc/mopedister	39	38	30	45	53	75	68	84
Cyklister	81	94	85	74	117	132	178	170
Gående	18	21	22	33	27	28	31	28
Övriga/ospec.	14	5	2	6	1	4	3	1
Alla	239	234	207	203	311	374	506	492

Dalarna

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	198	184	197	262	248	288	274	206
Mc/mopedister	60	81	84	69	62	86	91	111
Cyklister	152	182	199	138	171	172	148	149
Gående	36	29	40	27	30	24	25	21
Övriga/ospec.	5	8	16	22	15	8	24	9
Alla	451	484	536	518	526	578	562	496

Gävleborg

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	186	184	144	249	178	148	162	209
Mc/mopedister	66	63	78	63	73	76	83	93
Cyklister	142	180	124	143	139	101	123	130
Gående	33	33	34	25	31	15	22	19
Övriga/ospec.	14	11	7	15	16	12	7	12
Alla	441	471	387	495	437	352	397	463

Bilaga 2
Sidan 4 (8)

Västernorrland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	251	275	209	281	262	290	217	226
Mc/mopedister	54	49	47	52	67	70	82	100
Cyklister	98	104	76	87	79	91	83	97
Gående	32	26	34	20	28	31	24	30
Övriga/ospec.	14	19	21	14	18	17	10	15
Alla	449	473	387	454	454	499	416	468

Jämtland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	95	116	119	107	109	121	133	92
Mc/mopedister	15	24	19	31	49	38	38	33
Cyklister	53	42	46	47	48	58	51	65
Gående	12	14	19	18	30	12	16	17
Övriga/ospec.	8	12	20	15	10	14	9	13
Alla	183	208	223	218	246	243	247	220

Västerbotten

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	226	228	193	213	227	213	194	210
Mc/mopedister	71	63	71	80	75	92	79	102
Cyklister	141	216	176	194	141	189	155	165
Gående	37	28	19	24	27	22	23	15
Övriga/ospec.	21	21	25	21	24	14	12	11
Alla	496	556	484	532	494	530	463	503

Norrbotten

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	150	148	210	225	198	197	188	219
Mc/mopedister	32	34	61	55	67	76	78	85
Cyklister	106	120	149	117	126	129	121	119
Gående	29	25	33	30	27	23	21	16
Övriga/ospec.	19	17	22	24	21	22	22	19
Alla	336	344	475	451	439	447	430	458

Hela landet

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	4346	4920	5113	5529	5643	5585	5529	5195
Mc/mopedister	1461	1715	1855	1865	2091	2313	2324	2719
Cyklister	3417	3979	3675	3546	3752	3741	3676	4002
Gående	886	886	935	926	879	828	802	762
Övriga/ospec.	271	280	318	342	283	236	247	229
Alla	10381	11780	11896	12208	12648	12703	12578	12907

Bilaga 2
Sidan 5 (8)

Tabell ii *Genomsnittlig vårdtid (dagar) för olika inskrivningslän, trafikantgrupper och inskrivningsår*

Stockholm	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	6,2	5,0	4,8	4,1	4,6	5,7	4,2	4,5
Mc/mopedister	6,2	7,0	4,7	5,6	7,6	5,3	4,2	4,8
Cyklister	3,8	5,1	3,9	3,2	2,9	3,8	4,7	3,4
Gående	11,8	9,5	8,5	9,5	5,8	9,7	7,2	7,5
Övriga/ospec.	4,0	5,1	9,6	2,4	3,0	4,5	5,9	3,0
Alla	6,3	5,8	5,1	4,7	4,8	5,5	4,7	4,5

Uppsala	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	13,8	9,6	7,4	8,4	7,3	9,7	9,3	7,7
Mc/mopedister	7,1	5,2	11,0	7,8	6,7	7,8	8,0	8,5
Cyklister	5,6	6,3	8,1	5,4	5,4	6,8	11,5	4,5
Gående	12,8	14,5	12,5	12,0	12,9	14,8	15,3	9,9
Övriga/ospec.	6,6	4,8	11,8	3,5	4,0	16,9	15,8	5,0
Alla	9,8	8,3	8,7	7,5	7,0	8,9	10,2	7,0

Södermanland	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	7,6	4,6	5,9	2,7	6,3	6,1	4,7	5,1
Mc/mopedister	3,9	5,1	5,8	3,0	8,0	6,2	4,6	6,6
Cyklister	3,5	6,3	4,5	2,7	4,4	6,3	6,5	2,9
Gående	8,9	7,2	13,2	13,0	4,1	14,4	13,5	8,3
Övriga/ospec.	1,2	2,7	11,0	0,7	1,8	19,7	1,6	8,3
Alla	5,5	5,4	5,9	3,5	5,8	6,9	5,5	5,1

Östergötland	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	4,9	6,6	7,0	4,0	3,3	3,8	3,6	4,2
Mc/mopedister	4,8	2,6	7,5	5,6	3,6	5,0	7,5	4,7
Cyklister	3,2	3,0	2,8	3,3	3,2	3,2	4,0	4,1
Gående	6,2	7,7	5,5	5,8	5,7	11,0	3,8	8,9
Övriga/ospec.	2,1	2,3	2,1	2,7	2,0	2,0	6,2	25,6
Alla	4,2	4,5	5,4	4,0	3,4	4,0	4,4	4,8

Jönköping	Inskrivningsår							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafikantgrupp								
Bilister	6,6	7,2	5,8	7,1	5,9	7,1	6,2	5,6
Mc/mopedister	5,9	5,3	7,9	8,2	8,4	4,7	6,1	8,0
Cyklister	3,9	3,1	4,3	3,3	3,0	3,6	3,4	4,8
Gående	14,0	6,7	9,4	7,8	5,5	5,7	4,2	9,4
Övriga/ospec.	3,8	2,1	6,2	40,3	6,9	5,0	1,8	3,3
Alla	6,4	5,6	6,1	6,7	5,4	5,6	5,2	6,0

Bilaga 2
Sidan 6 (8)

Kronoberg

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	5,7	7,7	6,6	8,6	5,6	8,4	4,6	5,3
Mc/mopedister	4,8	5,8	10,7	2,8	4,9	9,0	5,2	4,7
Cyklister	8,3	6,2	2,9	3,1	3,9	5,0	4,4	4,1
Gående	18,0	38,5	11,3	4,7	7,6	12,2	11,4	2,1
Övriga/ospec.	2,4	5,4	1,6	1,3	6,0	7,1	7,2	4,4
Alla	7,0	8,2	5,7	5,5	5,3	7,5	5,1	4,7

Kalmar

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	4,9	7,9	4,1	4,2	5,2	4,0	3,8	3,1
Mc/mopedister	5,8	3,2	4,3	4,6	3,3	4,1	3,5	6,0
Cyklister	4,2	4,0	4,7	4,4	4,2	2,8	2,9	4,8
Gående	15,3	8,4	13,3	4,0	7,9	10,4	3,5	10,7
Övriga/ospec.	4,1	11,0	4,9	1,0	2,8	1,9	1,2	1,6
Alla	5,5	6,0	5,0	4,1	4,7	3,8	3,4	4,3

Gotland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	8,0	3,0	6,2	6,8	5,6	3,7	2,3	2,3
Mc/mopedister	5,7	26,5	2,5	3,1	4,9	2,7	2,8	3,4
Cyklister	3,2	2,4	2,0	2,6	3,1	2,2	2,1	3,6
Gående	10,7	1,8	2,0	2,1	10,5	2,8	6,5	2,0
Övriga/ospec.	3,3	0,8	0,7	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0
Alla	5,5	6,2	3,8	4,5	5,0	2,9	2,5	3,0

Blekinge

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	13,7	12,9	10,9	4,1	11,1	6,7	10,3	17,5
Mc/mopedister	5,2	4,6	5,7	13,8	15,7	16,6	9,6	14,7
Cyklister	7,4	4,3	6,0	5,0	3,2	8,1	13,3	8,2
Gående	23,9	13,2	53,8	12,4	16,4	8,8	5,0	2,8
Övriga/ospec.	-	3,1	13,0	1,7	1,0	9,3	151,0	7,0
Alla	10,3	7,8	9,8	6,9	9,5	9,7	12,8	12,3

Skåne

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	6,5	10,7	7,5	8,4	7,0	8,0	5,8	4,3
Mc/mopedister	14,8	7,1	6,7	9,7	9,6	6,0	4,7	5,9
Cyklister	3,5	4,5	4,9	4,5	4,6	4,5	4,4	4,8
Gående	9,4	12,8	9,1	15,1	8,7	14,4	9,0	7,4
Övriga/ospec.	3,4	2,6	4,3	6,6	21,1	8,5	1,9	10,5
Alla	7,0	8,1	6,6	8,0	7,0	7,1	5,4	5,1

Halland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	8,8	7,6	3,0	4,7	5,5	3,1	2,3	2,1
Mc/mopedister	3,9	2,6	4,5	5,4	9,0	4,6	4,2	6,3
Cyklister	3,6	4,6	7,4	6,1	3,1	4,7	4,6	2,8
Gående	11,9	9,4	6,2	14,1	6,3	11,3	4,8	5,6
Övriga/ospec.	10,5	1,5	9,5	9,8	8,0	19,0	12,3	3,5
Alla	6,8	5,7	5,1	6,0	5,3	4,7	3,6	3,2

Bilaga 2
Sidan 7 (8)

Västra Götaland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	6,5	9,2	6,8	7,2	7,1	6,3	6,4	4,6
Mc/mopedister	6,4	7,8	5,1	6,0	5,9	5,9	5,5	5,0
Cyklister	3,9	4,6	4,4	4,1	5,5	4,7	4,2	3,9
Gående	9,5	9,2	13,8	11,1	10,6	10,4	9,7	9,3
Övriga/ospec.	6,1	3,6	6,4	4,9	17,0	5,5	3,5	5,3
Alla	5,8	7,4	6,2	6,3	6,8	6,0	5,8	4,8

Värmland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	7,9	7,1	8,3	6,3	7,8	7,8	8,2	4,1
Mc/mopedister	12,7	5,9	6,3	4,5	12,8	5,9	5,4	4,4
Cyklister	4,4	5,0	3,9	6,2	3,7	4,2	3,7	2,8
Gående	8,4	8,0	4,9	10,3	6,6	3,9	4,4	8,2
Övriga/ospec.	4,8	3,7	1,8	12,5	7,4	17,0	13,0	17,5
Alla	7,6	6,3	6,4	6,4	7,4	6,4	6,3	4,1

Örebro

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	4,5	6,6	9,4	6,6	6,5	3,7	5,1	5,4
Mc/mopedister	4,9	2,9	3,2	6,7	5,4	3,4	3,6	4,8
Cyklister	3,7	4,2	3,5	4,9	6,5	3,5	5,4	4,3
Gående	8,1	15,1	14,1	5,2	5,5	13,7	8,9	6,4
Övriga/ospec.	7,0	3,3	17,4	2,0	2,7	18,2	2,5	2,5
Alla	4,6	5,4	6,9	5,9	6,3	4,1	5,0	4,9

Västmanland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	12,2	9,0	7,1	8,7	4,3	4,7	2,9	3,1
Mc/mopedister	15,7	6,7	7,8	5,2	3,7	4,2	4,1	3,3
Cyklister	9,2	7,3	6,9	6,5	4,5	5,0	3,1	3,7
Gående	15,7	8,5	10,5	21,1	9,6	8,9	5,2	6,6
Övriga/ospec.	8,4	5,6	2,0	10,0	1,0	8,3	0,7	8,0
Alla	11,8	7,8	7,4	9,2	4,7	5,0	3,3	3,6

Dalarna

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	9,4	4,7	5,9	4,5	4,5	3,8	6,1	3,6
Mc/mopedister	4,6	3,5	5,7	3,1	8,0	10,3	6,2	2,7
Cyklister	2,0	3,4	3,7	2,9	3,6	3,0	2,3	3,2
Gående	12,5	10,0	13,3	12,2	7,7	6,2	4,6	3,2
Övriga/ospec.	2,6	7,0	8,2	13,2	2,6	1,0	6,6	1,6
Alla	6,4	4,4	5,7	4,7	4,7	4,6	5,1	3,2

Gävleborg

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	8,8	6,2	11,1	5,5	3,3	5,3	6,6	6,0
Mc/mopedister	5,4	5,3	2,9	5,0	6,0	7,0	4,5	4,9
Cyklister	3,2	4,1	2,9	3,7	2,8	4,1	3,2	2,9
Gående	12,5	17,4	6,0	14,0	10,2	13,0	10,0	4,1
Övriga/ospec.	3,4	7,3	1,4	2,2	3,5	2,6	3,4	4,8
Alla	6,6	6,1	6,2	5,3	4,1	5,6	5,2	4,8

Bilaga 2
Sidan 8 (8)

Västernorrland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	7,0	10,2	7,7	8,7	7,5	6,8	4,7	4,4
Mc/mopedister	3,7	6,1	6,9	4,7	2,9	3,8	5,1	3,4
Cyklister	4,3	3,0	3,9	3,9	2,1	3,4	2,2	5,2
Gående	11,8	11,1	10,3	7,5	7,6	6,8	16,0	5,7
Övriga/ospec.	6,2	7,3	6,6	5,9	8,2	5,9	2,7	6,3
Alla	6,3	8,1	7,0	7,2	5,9	5,7	4,9	4,5

Jämtland

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	11,9	7,6	6,9	7,6	7,7	7,0	4,2	8,7
Mc/mopedister	6,7	8,8	3,2	7,3	8,7	7,9	9,3	7,4
Cyklister	3,3	8,0	4,4	6,2	3,4	5,4	3,9	2,7
Gående	15,2	14,4	5,8	12,2	13,4	22,8	12,6	7,2
Övriga/ospec.	6,3	5,0	3,4	11,6	4,8	7,6	3,8	4,1
Alla	8,9	8,1	5,7	7,9	7,7	7,6	5,5	6,3

Västerbotten

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	8,9	8,4	5,4	5,9	5,6	6,8	4,4	3,4
Mc/mopedister	5,4	5,0	5,5	5,2	9,8	5,0	5,4	3,9
Cyklister	4,1	3,8	5,6	4,4	4,2	4,2	3,0	4,2
Gående	12,9	11,1	15,3	20,5	8,1	6,7	20,2	8,5
Övriga/ospec.	12,4	5,6	9,9	2,7	8,5	6,1	9,2	3,9
Alla	7,5	6,3	6,1	5,8	6,1	5,5	5,0	3,9

Norrbotten

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	6,8	5,5	6,8	8,2	4,1	5,0	4,0	3,6
Mc/mopedister	8,9	6,4	8,5	3,1	5,1	4,3	3,8	3,2
Cyklister	4,2	5,6	3,8	4,1	5,9	4,2	3,2	3,0
Gående	9,2	5,5	13,2	13,3	8,0	16,0	10,2	22,1
Övriga/ospec.	4,6	7,1	4,3	4,8	4,0	9,2	7,3	8,3
Alla	6,3	5,7	6,4	6,7	5,0	5,4	4,2	4,2

Hela landet

Trafikantgrupp	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bilister	7,4	7,7	6,6	6,3	5,9	6,1	5,3	4,6
Mc/mopedister	7,1	6,1	5,9	6,0	7,0	5,7	5,1	5,2
Cyklister	4,0	4,6	4,5	4,2	4,2	4,3	4,3	3,9
Gående	11,4	10,8	10,5	11,4	8,3	10,7	8,7	8,0
Övriga/ospec.	5,6	4,6	6,1	6,2	7,6	7,3	5,9	6,3
Alla	6,5	6,6	6,1	6,0	5,8	5,8	5,2	4,7

Bilaga 3
Sidan 1 (6)

Vägfrikolycksfall:

Antal skadefall och genomsnittlig vårdtid 1998–2005.

Fördelning på trafikantgrupp, åldersklass och inskrivningsår.

Tabell i Antal skadefall fördelade på trafikantgrupp, åldersklass och inskrivningsår.

Bilister	Inskrivningsår								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Ålder									
0-6	87	102	78	68	76	91	91	92	685
7-14	127	155	196	195	217	228	206	174	1498
15-17	144	189	205	266	242	281	251	253	1831
18-19	264	329	372	401	411	455	495	438	3165
20-24	580	657	678	823	822	806	824	756	5946
25-34	849	978	971	1053	1122	1005	993	846	7817
35-44	651	758	778	844	884	887	835	766	6403
45-54	554	616	671	683	686	666	620	618	5114
55-64	421	414	475	475	499	483	526	538	3831
65-74	322	359	326	341	343	342	327	331	2691
>=75	347	363	363	380	341	341	361	383	2879
Alla	4346	4920	5113	5529	5643	5585	5529	5195	41860

Motorcyklister/mopedister

Motorcyklister/mopedister	Inskrivningsår								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Ålder									
0-6	10	18	11	12	22	11	10	16	110
7-14	164	211	218	232	269	305	316	352	2067
15-17	301	333	362	479	498	622	637	745	3977
18-19	58	86	77	68	74	81	78	119	641
20-24	183	206	200	203	205	209	231	230	1667
25-34	319	393	419	335	411	432	403	457	3169
35-44	165	207	241	213	272	277	288	374	2037
45-54	142	131	164	182	173	208	197	223	1420
55-64	66	68	106	95	114	122	118	143	832
65-74	35	34	34	28	37	33	32	43	276
>=75	18	28	23	18	16	13	14	17	147
Alla	1461	1715	1855	1865	2091	2313	2324	2719	16343

Cyklister mot motorfordon

Cyklister mot motorfordon	Inskrivningsår								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Ålder									
0-6	15	21	22	13	14	11	6	12	114
7-14	118	101	140	111	124	137	112	95	938
15-17	37	46	31	33	50	30	39	44	310
18-19	26	19	18	12	13	9	11	14	122
20-24	48	46	36	35	33	25	30	34	287
25-34	65	84	76	56	41	56	50	51	479
35-44	66	71	66	51	80	47	54	66	501
45-54	82	101	81	72	73	74	78	64	625
55-64	70	84	94	58	71	81	70	82	610
65-74	45	55	64	56	52	37	53	59	421
>=75	74	71	69	56	74	72	56	66	538
Alla	646	699	697	553	625	579	559	587	4945

Bilaga 3
Sidan 2 (6)

Cyklister, ej mot motorfordon

Ålder	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Alla
0-6	229	292	239	190	202	216	170	224	1762
7-14	612	766	675	673	764	790	740	787	5807
15-17	119	175	124	138	153	162	173	176	1220
18-19	56	65	52	65	58	43	47	49	435
20-24	143	124	149	126	109	117	125	134	1027
25-34	265	299	246	252	221	219	219	230	1951
35-44	288	306	307	284	341	302	306	327	2461
45-54	330	389	360	376	360	370	394	434	3013
55-64	261	308	327	348	335	386	393	415	2773
65-74	219	255	237	271	248	253	260	292	2035
>=75	249	301	262	270	336	304	290	347	2359
Alla	2771	3280	2978	2993	3127	3162	3117	3415	24843

Gående

Ålder	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Alla
0-6	71	68	47	62	58	47	38	38	429
7-14	98	92	116	125	102	112	95	82	822
15-17	41	27	36	45	40	46	58	54	347
18-19	23	25	23	31	33	29	39	25	228
20-24	40	64	54	50	64	45	52	53	422
25-34	86	89	87	78	66	61	52	58	577
35-44	70	63	89	76	71	65	65	50	549
45-54	82	73	78	84	76	60	74	77	604
55-64	58	70	99	90	96	99	73	90	675
65-74	109	114	97	86	86	86	94	70	742
>=75	208	201	209	199	187	178	162	165	1509
Alla	886	886	935	926	879	828	802	762	6904

Övriga/Ospecificerade

Ålder	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Alla
0-6	10	6	12	11	2	5	7	6	59
7-14	27	34	34	42	27	25	26	27	242
15-17	24	20	31	27	31	17	27	29	206
18-19	7	16	22	20	16	13	15	16	125
20-24	19	36	38	35	30	20	27	17	222
25-34	40	31	61	54	53	50	41	40	370
35-44	39	30	23	52	36	34	33	23	270
45-54	35	48	40	28	35	23	34	23	266
55-64	30	24	18	36	24	22	18	20	192
65-74	18	15	16	20	17	14	10	12	122
>=75	22	20	23	17	12	13	9	16	132
Alla	271	280	318	342	283	236	247	229	2206

Bilaga 3
Sidan 3 (6)

Alla trafikanter	Inskrivningsår								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
0-6	422	507	409	356	374	381	322	388	3159
7-14	1146	1359	1379	1378	1503	1597	1495	1517	11374
15-17	666	790	789	988	1014	1158	1185	1301	7891
18-19	434	540	564	597	605	630	685	661	4716
20-24	1013	1133	1155	1272	1263	1222	1289	1224	9571
25-34	1624	1874	1860	1828	1914	1823	1758	1682	14363
35-44	1279	1435	1504	1520	1684	1612	1581	1606	12221
45-54	1225	1358	1394	1425	1403	1401	1397	1439	11042
55-64	906	968	1119	1102	1139	1193	1198	1288	8913
65-74	748	832	774	802	783	765	776	807	6287
>=75	918	984	949	940	966	921	892	994	7564
Alla	10381	11780	11896	12208	12648	12703	12578	12907	97101

Bilaga 3
Sidan 4 (6)

Tabell ii *Genomsnittlig vårdtid (dagar) för olika trafikantgrupper, åldersklasser och inskrivningsår.*

Bilister	Inskrivningsår								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Ålder									
0-6	4,3	3,5	2,8	2,8	6,8	4,1	1,8	2,0	3,5
7-14	3,0	5,1	3,1	4,5	2,6	3,6	2,9	2,2	3,4
15-17	4,9	3,4	5,0	5,1	3,4	6,0	4,7	4,5	4,7
18-19	3,3	6,9	6,1	4,0	4,4	5,1	3,8	3,1	4,5
20-24	5,5	6,5	4,4	4,4	4,5	4,8	4,5	3,6	4,7
25-34	6,2	8,3	6,4	6,7	5,2	6,7	5,0	3,9	6,1
35-44	8,2	7,3	6,4	6,4	6,8	5,3	4,2	4,7	6,1
45-54	10,0	7,7	7,8	7,5	6,7	6,8	5,7	5,0	7,1
55-64	7,2	7,8	7,7	5,4	7,5	7,5	7,5	4,8	6,9
65-74	11,5	11,6	8,7	11,0	8,4	7,8	9,0	6,8	9,4
>=75	10,8	11,0	10,4	8,9	7,8	7,6	8,6	8,0	9,1
Alla	7,4	7,7	6,6	6,3	5,9	6,1	5,3	4,6	6,2

Motorcyklister/mopedister									
Ålder	Inskrivningsår								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
0-6	2,3	2,1	1,6	0,0	8,0	2,1	2,4	1,4	3,3
7-14	3,9	4,0	2,7	2,8	2,6	2,8	2,6	2,7	2,9
15-17	6,6	5,1	3,7	3,8	4,6	3,6	3,1	3,4	4,0
18-19	3,8	4,1	5,2	4,1	11,7	4,8	4,0	6,1	5,5
20-24	7,8	6,7	5,9	6,9	7,6	6,1	7,1	5,5	6,7
25-34	6,4	6,7	8,2	8,1	7,3	8,3	7,1	6,1	7,3
35-44	9,2	9,3	5,4	7,0	6,9	7,8	4,9	6,8	7,0
45-54	10,0	5,0	8,0	8,1	10,0	7,0	7,9	7,6	8,0
55-64	8,4	5,2	7,4	8,3	15,4	7,6	8,7	6,8	8,6
65-74	9,5	11,5	7,7	12,8	11,5	6,8	4,8	10,1	9,3
>=75	9,7	8,0	14,3	10,3	15,0	7,3	8,1	14,4	10,9
Alla	7,1	6,1	5,9	6,0	7,0	5,7	5,1	5,2	5,9

Cyklister mot motorfordon									
Ålder	Inskrivningsår								Alla
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
0-6	1,8	3,1	2,6	2,2	1,3	1,3	6,5	1,3	2,3
7-14	3,8	5,4	3,2	3,7	3,5	3,0	2,6	3,2	3,5
15-17	3,9	4,1	2,3	4,3	2,3	6,0	2,6	2,4	3,4
18-19	2,0	3,1	7,6	1,4	11,7	10,1	37,5	1,0	7,7
20-24	2,8	1,8	17,2	3,1	2,1	2,3	2,1	5,2	4,6
25-34	2,7	5,6	7,0	2,3	3,6	2,9	4,5	3,3	4,2
35-44	8,5	6,8	3,9	9,2	4,9	5,8	4,7	5,0	6,0
45-54	7,9	8,3	7,8	5,2	10,4	6,3	10,4	7,7	8,1
55-64	9,1	11,4	8,8	8,1	8,5	10,6	8,4	4,9	8,8
65-74	7,2	8,9	9,5	10,1	10,3	8,9	6,1	7,1	8,6
>=75	10,9	13,1	16,4	9,8	12,0	14,5	8,8	10,1	12,1
Alla	6,1	7,3	7,7	5,9	6,6	6,7	6,4	5,3	6,5

Bilaga 3
Sidan 5 (6)

Cyklister, ej mot motorfordon

Ålder	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Alla
0-6	1,9	1,7	1,7	1,6	1,3	2,1	1,5	1,5	1,7
7-14	1,7	2,3	1,7	1,8	1,7	1,5	1,8	1,7	1,8
15-17	1,3	1,4	1,9	2,2	2,1	2,5	2,1	2,1	2,0
18-19	2,8	1,2	1,3	1,5	2,3	1,9	2,9	1,6	1,9
20-24	2,0	2,0	3,9	3,4	1,9	1,4	1,9	1,5	2,3
25-34	2,3	2,7	2,1	2,3	2,3	2,4	2,9	2,3	2,4
35-44	3,2	3,6	4,5	3,8	3,9	3,4	3,7	3,3	3,7
45-54	3,9	5,5	4,8	3,7	3,8	4,6	3,7	4,4	4,3
55-64	4,3	5,0	4,3	5,6	5,3	5,5	6,3	5,4	5,3
65-74	5,9	8,0	7,0	6,2	6,4	6,6	6,3	6,2	6,6
>=75	9,8	8,7	8,2	9,2	8,9	8,8	9,3	8,1	8,8
Alla	3,5	4,0	3,8	3,8	3,8	3,8	4,0	3,7	3,8

Gående

Ålder	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Alla
0-6	5,3	5,6	6,6	2,9	2,8	2,7	4,7	2,2	4,2
7-14	7,3	7,0	4,3	6,4	3,7	4,6	8,8	4,5	5,8
15-17	5,1	3,1	3,0	5,2	8,0	4,3	3,4	4,7	4,6
18-19	3,2	7,0	2,1	4,0	6,7	4,8	4,1	6,7	4,9
20-24	4,0	6,8	3,9	5,9	8,1	15,1	4,0	10,9	7,3
25-34	13,5	5,9	9,6	11,1	8,1	11,3	7,8	9,2	9,6
35-44	8,7	13,2	10,3	16,4	6,5	10,2	11,0	9,0	10,7
45-54	14,2	10,3	16,6	12,6	9,0	10,1	13,6	7,2	11,8
55-64	16,2	14,7	10,0	11,0	10,0	14,3	8,5	8,5	11,4
65-74	13,7	14,0	14,5	13,1	8,4	17,4	10,7	9,2	12,8
>=75	15,2	15,7	15,5	18,3	12,4	13,3	10,0	10,3	14,1
Alla	11,4	10,8	10,5	11,4	8,3	10,7	8,7	8,0	10,0

Övriga/Ospecificerade

Ålder	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Alla
0-6	1,2	1,7	1,8	1,2	1,5	7,4	1,3	2,2	2,0
7-14	2,9	1,7	3,4	1,2	2,0	2,6	1,1	1,1	2,0
15-17	5,5	3,7	4,3	2,6	4,5	2,2	7,0	11,8	5,4
18-19	1,3	1,0	4,0	1,8	5,8	4,2	1,3	6,9	3,4
20-24	2,9	3,2	3,3	8,9	19,4	8,9	3,0	1,4	6,6
25-34	6,5	3,7	5,8	3,4	11,1	7,9	3,4	2,8	5,8
35-44	5,0	5,7	6,3	11,2	4,6	11,7	3,9	14,7	7,9
45-54	4,7	5,0	6,1	7,5	4,8	8,3	13,1	6,7	6,8
55-64	8,0	4,3	6,2	12,5	6,2	9,3	11,3	6,5	8,3
65-74	10,1	6,7	19,0	4,7	4,7	4,6	9,0	8,4	8,3
>=75	8,9	14,4	13,0	7,0	10,4	7,9	13,6	5,9	10,2
Alla	5,6	4,6	6,1	6,2	7,6	7,3	5,9	6,3	6,2

Bilaga 3
Sidan 6 (6)

Alla trafikanter	Inskrivningsår								Alla
	Ålder	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
0-6	3,0	2,7	2,5	2,1	3,0	2,7	2,1	1,7	2,5
7-14	2,9	3,4	2,5	2,9	2,3	2,4	2,6	2,2	2,6
15-17	5,0	3,7	3,7	4,0	3,9	4,1	3,4	3,7	3,9
18-19	3,2	5,4	5,3	3,6	5,4	4,9	4,2	3,7	4,5
20-24	5,2	5,7	4,9	4,8	5,3	5,1	4,6	4,1	4,9
25-34	5,9	6,7	6,4	6,3	5,5	6,6	5,2	4,4	5,9
35-44	7,1	7,0	6,0	6,8	6,1	5,7	4,5	5,2	6,0
45-54	8,4	6,9	7,5	6,8	6,6	6,4	6,3	5,5	6,8
55-64	7,2	7,4	6,9	6,6	7,9	7,7	7,4	5,5	7,0
65-74	9,8	10,5	9,2	9,5	8,0	8,4	8,0	7,0	8,8
>=75	11,5	11,4	11,5	11,0	9,5	9,6	9,2	8,6	10,3
Alla	6,5	6,6	6,1	6,0	5,8	5,8	5,2	4,7	5,8

Bilaga 4
Sidan 1 (6)

Vägtrafikolycksfall:

Antal skadefall och genomsnittlig vårdtid 1998–2005.

Fördelning på trafikantgrupp, huvuddiagnos och åldersklass.

Tabell i Antal skadefall 1998–2005 fördelade på trafikantgrupp, huvuddiagnos och åldersklass.

Bilister Huvuddiagnos	Åldersklass											Alla
	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	>=75	
Skallfraktur	18	40	49	81	199	180	150	118	81	44	39	999
Fraktur, hals/bål/bäcken	7	46	156	256	520	818	861	870	846	709	762	5851
Fraktur, arm	29	124	107	144	283	383	342	276	228	152	161	2229
Fraktur, ben	27	118	130	153	363	529	454	399	277	220	288	2958
Luxation (urledvridn.)	2	9	20	34	64	101	108	67	53	21	22	501
Distorsion (vrickn/stukn)	7	51	62	172	409	756	552	367	189	81	64	2710
Hjärnskakning	160	339	515	803	1355	1500	1073	836	541	337	340	7799
Inre skador	19	58	67	106	171	207	184	144	110	83	84	1233
Sårskador	57	89	121	221	400	442	306	243	164	109	113	2265
Blodkärlskada	-	-	2	5	5	7	5	8	4	2	4	42
Sena besvär	1	3	1	7	27	98	109	67	37	12	-	362
Ytliga skador	101	177	161	332	513	614	522	341	230	181	171	3343
Kontusion (krosskada)	52	184	160	333	629	779	638	505	410	293	339	4322
Klämskada	9	12	7	5	16	18	16	20	10	3	3	119
Brännskada	-	3	-	3	6	5	5	1	5	2	1	31
Nerv-/ryggmärgskada	3	5	7	7	27	78	48	41	22	15	11	264
Övriga diagnoser	193	240	266	503	959	1302	1030	811	624	427	477	6832
Alla	685	1498	1831	3165	5946	7817	6403	5114	3831	2691	2879	41860

Motorcyklister/mopedister Huvuddiagnos	Åldersklass											Alla
	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	>=75	
Skallfraktur	5	32	70	15	39	53	64	38	11	10	5	342
Fraktur, hals/bål/bäcken	-	42	112	38	142	372	279	239	126	46	25	1421
Fraktur, arm	14	326	474	75	248	505	320	218	115	26	18	2339
Fraktur, ben	17	417	975	128	294	651	409	305	200	73	35	3504
Luxation (urledvridn.)	2	26	46	17	51	93	74	40	20	3	3	375
Distorsion (vrickn/stukn)	1	50	101	24	53	112	56	35	26	2	3	463
Hjärnskakning	25	569	997	140	313	460	250	148	99	23	12	3036
Inre skador	8	95	157	24	83	147	95	56	38	21	5	729
Sårskador	11	132	271	33	61	107	70	42	26	16	5	774
Blodkärlskada	-	1	6	-	3	3	4	1	1	-	-	19
Sena besvär	-	-	4	1	11	41	37	20	2	1	-	117
Ytliga skador	7	91	145	26	58	105	59	31	14	5	4	545
Kontusion (krosskada)	10	149	274	52	117	192	106	65	31	14	6	1016
Klämskada	1	13	19	3	5	9	4	1	2	1	-	58
Brännskada	-	-	5	1	1	4	3	2	1	1	-	18
Nerv-/ryggmärgskada	-	5	9	2	24	40	10	20	12	2	-	124
Övriga diagnoser	9	119	312	62	164	275	197	159	108	32	26	1463
Alla	110	2067	3977	641	1667	3169	2037	1420	832	276	147	16343

Bilaga 4
Sidan 2 (6)

Cyklister	Åldersklass											Alla
	Huvuddiagnos	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	
Skallfraktur	41	153	57	21	81	163	207	259	200	84	79	1345
Fraktur, hals/bål/bäcken	1	38	25	14	45	75	144	219	245	227	303	1336
Fraktur, arm	389	1607	169	57	153	317	429	474	453	356	312	4716
Fraktur, ben	163	478	101	36	95	273	375	708	829	750	1031	4839
Luxation (urledvridn.)	9	48	14	10	21	63	79	100	63	39	16	462
Distorsion (vrickn/stukn)	4	53	23	8	28	46	75	53	39	16	18	363
Hjärnskakning	735	2571	705	228	533	871	874	954	756	390	341	8958
Inre skador	63	315	50	22	23	49	78	80	57	31	30	798
Sårskador	188	438	100	45	98	139	172	153	144	58	85	1620
Blodkärlskada	-	3	-	-	1	-	1	3	1	-	2	11
Sena besvär	-	7	4	3	4	7	11	9	14	8	2	69
Ytliga skador	98	250	75	26	65	75	89	94	65	55	64	956
Kontusion (krosskada)	64	313	70	28	65	112	106	123	102	92	150	1225
Klämskada	5	24	2	1	1	3	4	4	2	2	1	49
Brännskada	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Nerv-/ryggmärgskada	-	4	5	5	4	17	19	27	29	14	6	130
Övriga diagnoser	115	443	130	53	97	220	299	378	384	334	457	2910
Alla	1876	6745	1530	557	1314	2430	2962	3638	3383	2456	2897	29788

Gående	Åldersklass											Alla
	Huvuddiagnos	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	
Skallfraktur	21	28	8	9	11	18	23	20	22	15	26	201
Fraktur, hals/bål/bäcken	7	19	14	19	24	30	34	49	49	69	194	508
Fraktur, arm	34	73	26	5	20	29	33	47	54	67	127	515
Fraktur, ben	84	186	73	53	89	128	138	168	236	246	446	1847
Luxation (urledvridn.)	1	1	3	2	7	7	9	13	11	10	16	80
Distorsion (vrickn/stukn)	-	11	12	9	17	25	20	16	5	7	7	129
Hjärnskakning	118	213	86	53	86	103	80	77	80	97	153	1146
Inre skador	15	17	11	5	7	11	13	15	16	15	12	137
Sårskador	37	50	21	9	16	36	38	30	26	33	70	366
Blodkärlskada	-	-	-	-	-	1	1	2	2	1	2	9
Sena besvär	-	3	1	1	6	2	7	4	2	-	-	26
Ytliga skador	37	59	11	12	24	23	12	16	18	22	38	272
Kontusion (krosskada)	24	42	29	20	46	56	37	42	41	33	103	473
Klämskada	11	7	3	6	8	9	9	4	7	2	4	70
Brännskada	1	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	3
Nerv-/ryggmärgskada	-	-	-	-	3	2	5	4	3	1	2	20
Övriga diagnoser	39	113	49	25	58	97	90	96	102	124	309	1102
Alla	429	822	347	228	422	577	549	604	675	742	1509	6904

Bilaga 4
Sidan 3 (6)

Huvuddiagnos	Åldersklass											Alla
	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	>=75	
Skallfraktur	1	7	8	6	7	16	10	11	8	6	2	82
Fraktur, hals/bål/bäcken	-	4	15	5	18	54	33	48	44	19	23	263
Fraktur, arm	1	22	13	2	12	24	13	13	14	7	8	129
Fraktur, ben	6	21	28	11	21	43	21	30	22	15	24	242
Luxation (urledvridn.)	-	-	1	2	5	7	4	8	3	1	2	33
Distorsion (vrickn/stukn)	-	-	3	1	4	11	16	10	5	1	1	52
Hjärnskakning	23	109	75	35	64	71	47	29	24	12	10	499
Inre skador	4	5	6	5	11	10	9	10	4	2	4	70
Sårskador	6	14	13	7	11	21	13	9	13	3	4	114
Blodkärlskada	-	-	-	-	1	1	-	1	-	1	1	5
Sena besvär	1	-	-	3	5	3	7	7	3	1	-	30
Ytliga skador	4	8	5	13	12	19	15	6	4	4	9	99
Kontusion (krosskada)	4	20	19	13	19	17	17	15	8	9	7	148
Klämskada	1	3	-	-	-	5	3	2	1	-	1	16
Brännskada	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	-	4
Nerv-/ryggmärgskada	-	-	1	-	2	5	6	3	1	-	1	19
Övriga diagnoser	8	29	19	22	27	63	56	64	38	40	35	401
Alla	59	242	206	125	222	370	270	266	192	122	132	2206

Huvuddiagnos	Åldersklass											Alla
	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	>=75	
Skallfraktur	86	260	192	132	337	430	454	446	322	159	151	2969
Fraktur, hals/bål/bäcken	15	149	322	332	749	1349	1351	1425	1310	1070	1307	9379
Fraktur, arm	467	2152	789	283	716	1258	1137	1028	864	608	626	9928
Fraktur, ben	297	1220	1307	381	862	1624	1397	1610	1564	1304	1824	13390
Luxation (urledvridn.)	14	84	84	65	148	271	274	228	150	74	59	1451
Distorsion (vrickn/stukn)	12	165	201	214	511	950	719	481	264	107	93	3717
Hjärnskakning	1061	3801	2378	1259	2351	3005	2324	2044	1500	859	856	21438
Inre skador	109	490	291	162	295	424	379	305	225	152	135	2967
Sårskador	299	723	526	315	586	745	599	477	373	219	277	5139
Blodkärlskada	-	4	8	5	10	12	11	15	8	4	9	86
Sena besvär	2	13	10	15	53	151	171	107	58	22	2	604
Ytliga skador	247	585	397	409	672	836	697	488	331	267	286	5215
Kontusion (krosskada)	154	708	552	446	876	1156	904	750	592	441	605	7184
Klämskada	27	59	31	15	30	44	36	31	22	8	9	312
Brännskada	2	3	5	4	10	9	8	4	7	4	1	57
Nerv-/ryggmärgskada	3	14	22	14	60	142	88	95	67	32	20	557
Övriga diagnoser	364	944	776	665	1305	1957	1672	1508	1256	957	1304	12708
Alla	3159	11374	7891	4716	9571	14363	12221	11042	8913	6287	7564	97101

Bilaga 4
Sidan 4 (6)

Tabell ii Skadefall 1998-2005. Genomsnittlig vårdtid (dagar) för olika trafikantgrupper, huvuddiagnoser och åldersklasser.

Bilister	Åldersklass											Alla
	Huvuddiagnos	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	
Skallfraktur	9,6	8,9	5,7	10,3	7,6	14,7	5,2	15,1	12,8	10,7	13,1	10,4
Fraktur, hals/bål/bäcken	3,4	6,4	12,8	7,4	8,4	9,5	8,9	9,5	8,4	11,6	11,2	9,6
Fraktur, arm	2,5	2,3	3,0	2,5	3,3	5,1	4,9	5,5	6,0	9,1	9,9	5,1
Fraktur, ben	10,2	6,4	9,2	13,8	8,4	10,5	11,2	14,0	13,8	22,8	16,6	12,6
Luxation (urleddvriddn.)	2,5	2,9	3,7	11,4	4,3	14,5	10,6	10,7	11,1	16,0	23,0	11,0
Distorsion (vrickn/stukn)	1,0	1,8	1,1	1,1	2,7	4,6	4,2	4,9	3,0	2,0	3,2	3,7
Hjärnskakning	1,3	1,1	1,0	1,1	1,2	1,4	2,1	2,2	2,3	2,7	4,1	1,7
Inre skador	11,2	8,4	13,1	12,6	12,3	15,3	12,2	14,6	14,9	19,5	18,7	14,1
Sårskador	1,6	1,7	1,6	2,0	1,7	1,8	2,8	3,7	2,5	4,4	4,7	2,4
Blodkärlskada	-	-	32,5	20,0	6,8	33,9	20,6	24,1	4,0	14,5	21,3	20,5
Sena besvär	2,0	2,3	2,0	7,9	15,9	14,8	16,1	13,2	7,5	2,8	-	13,5
Ytliga skador	1,0	1,7	1,8	0,8	1,1	2,0	1,2	1,5	1,8	3,7	3,6	1,7
Kontusion (krosskada)	1,2	1,4	0,9	1,8	1,1	1,5	1,4	1,7	1,6	2,0	3,5	1,6
Klämskada	1,1	7,2	24,7	1,2	3,6	1,2	7,1	3,1	3,0	9,3	4,7	5,0
Brännskada	-	19,3	-	18,7	14,7	5,6	35,6	8,0	45,2	2,0	20,0	21,5
Nerv-/ryggmärgskada	26,3	21,4	22,4	2,9	31,5	21,2	24,8	18,2	29,5	22,4	27,9	23,1
Övriga diagnoser	5,5	5,9	8,2	9,5	10,0	9,7	9,8	10,6	10,1	11,7	9,4	9,7
Alla	3,5	3,4	4,7	4,5	4,7	6,1	6,1	7,1	6,9	9,4	9,1	6,2

Motorcyklister/mopedister	Åldersklass											Alla
	Huvuddiagnos	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	
Skallfraktur	2,4	3,5	4,5	11,9	8,8	7,6	6,8	10,0	8,0	9,8	5,6	7,0
Fraktur, hals/bål/bäcken	-	6,2	10,3	9,0	9,5	11,5	9,9	8,1	9,5	15,2	12,7	10,0
Fraktur, arm	0,9	1,6	1,9	3,1	5,0	4,1	3,6	4,3	5,7	3,9	8,3	3,4
Fraktur, ben	2,6	5,5	6,1	7,4	7,1	8,6	8,3	8,9	8,4	10,6	13,0	7,4
Luxation (urleddvriddn.)	1,0	7,8	6,0	2,8	4,7	4,4	4,7	10,8	8,4	5,7	3,0	5,7
Distorsion (vrickn/stukn)	1,0	1,7	2,4	2,2	2,7	3,3	3,6	3,7	7,6	3,5	1,7	3,1
Hjärnskakning	1,6	1,2	1,2	1,5	4,1	2,1	2,4	4,1	2,7	2,7	6,9	2,0
Inre skador	7,8	8,4	7,8	9,1	8,0	11,4	7,3	9,4	10,4	9,0	28,2	9,0
Sårskador	1,5	2,2	2,6	3,2	2,8	3,1	3,3	3,0	6,0	3,3	8,2	2,8
Blodkärlskada	-	5,0	53,8	-	28,7	18,0	77,3	36,0	2,0	-	-	42,9
Sena besvär	-	-	4,5	2,0	4,5	13,5	10,8	9,8	8,5	4,0	-	10,6
Ytliga skador	0,9	1,0	1,3	17,8	1,0	1,6	1,5	2,2	1,3	3,0	2,8	2,2
Kontusion (krosskada)	1,1	1,2	1,2	3,2	1,1	1,6	2,2	1,5	21,6	4,1	4,2	2,2
Klämskada	1,0	1,2	3,0	1,0	3,8	2,4	2,0	0,0	15,5	1,0	-	2,7
Brännskada	-	-	26,6	15,0	22,0	13,8	11,0	6,0	97,0	25,0	-	21,8
Nerv-/ryggmärgskada	-	9,4	38,7	1,5	30,7	20,9	10,5	26,0	21,4	13,5	-	23,2
Övriga diagnoser	17,0	3,9	8,2	9,1	15,3	18,0	16,4	16,3	11,5	14,0	13,1	13,0
Alla	3,3	2,9	4,0	5,5	6,7	7,3	7,0	8,0	8,6	9,3	10,9	5,9

Bilaga 4
Sidan 5 (6)

Cyklister	Åldersklass											Alla
	Huvuddiagnos	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	
Skallfraktur	1,9	4,3	4,1	2,9	4,1	2,9	3,6	5,6	5,2	5,6	8,1	4,6
Fraktur, hals/bål/bäcken	7,0	4,9	11,4	5,4	7,6	5,2	9,7	6,8	10,9	8,1	11,5	9,1
Fraktur, arm	1,1	1,2	1,7	1,5	1,8	1,8	2,3	2,8	3,2	4,4	6,2	2,3
Fraktur, ben	5,3	4,2	3,9	5,5	4,4	5,1	5,1	5,7	7,3	9,4	12,0	7,6
Luxation (urledvridn.)	1,8	1,1	1,5	2,2	1,9	4,0	4,4	2,6	2,4	5,8	2,3	3,1
Distorsion (vrickn/stukn)	2,3	1,6	1,0	2,3	1,6	4,3	1,9	1,6	1,5	2,1	5,9	2,2
Hjärnskakning	1,0	1,2	1,0	0,8	1,1	0,9	1,2	1,5	1,6	2,0	3,0	1,3
Inre skador	6,2	6,9	7,5	6,9	6,5	6,6	7,6	6,1	6,1	7,0	15,6	7,1
Sårskador	1,5	1,7	1,9	1,3	1,4	1,4	2,1	1,8	3,1	2,4	6,6	2,1
Blodkärlskada	-	16,3	-	-	0,0	-	0,0	10,0	1,0	-	4,5	8,1
Sena besvär	-	7,4	1,8	2,0	11,8	12,1	5,5	19,7	7,1	36,0	5,5	12,1
Ytliga skador	0,9	1,2	1,5	1,1	1,0	0,8	2,3	1,2	1,8	3,4	4,5	1,6
Kontusion (krosskada)	1,3	1,3	1,2	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	2,3	3,0	5,0	2,1
Klämskada	1,4	1,0	2,5	2,0	1,0	1,3	1,8	2,0	1,5	8,5	1,0	1,6
Brännskada	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0
Nerv-/ryggmärgskada	-	19,0	32,2	6,4	128,5	12,3	37,8	49,3	14,1	25,5	71,7	32,6
Övriga diagnoser	2,2	4,2	4,3	15,1	6,6	7,2	11,4	13,9	14,7	10,6	11,5	9,9
Alla	1,7	2,0	2,2	3,2	2,8	2,8	4,1	5,0	5,9	6,9	9,4	4,3

Gående	Åldersklass											Alla
	Huvuddiagnos	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	
Skallfraktur	15,3	13,9	3,6	2,4	3,2	15,2	9,1	7,0	14,0	6,1	14,2	10,9
Fraktur, hals/bål/bäcken	17,0	16,2	6,1	7,9	6,8	18,0	24,1	18,5	8,9	16,7	17,3	15,8
Fraktur, arm	1,4	1,9	2,5	2,0	6,8	6,9	6,3	8,1	10,8	12,6	11,7	8,0
Fraktur, ben	7,1	6,3	5,1	6,3	6,7	8,6	9,7	12,5	12,0	14,9	16,9	11,7
Luxation (urledvridn.)	4,0	1,0	7,0	3,5	14,9	1,6	3,7	1,0	6,9	7,1	5,6	5,4
Distorsion (vrickn/stukn)	-	2,0	2,3	1,9	5,2	3,8	5,3	9,9	0,8	7,4	5,3	4,7
Hjärnskakning	1,3	1,2	1,1	1,7	1,1	1,4	3,2	3,2	3,1	3,4	5,7	2,4
Inre skador	8,7	8,8	9,5	23,4	8,6	9,2	14,8	24,0	9,3	18,5	10,5	12,9
Sårskador	3,6	3,2	4,1	12,8	0,9	3,8	5,1	13,3	8,5	8,6	10,4	6,7
Blodkärlskada	-	-	-	-	-	32,0	24,0	93,5	39,0	7,0	19,0	40,7
Sena besvär	-	5,3	2,0	5,0	134,5	8,0	10,0	8,3	3,0	-	-	36,7
Ytliga skador	1,0	1,6	9,4	1,0	1,0	1,3	1,2	5,6	3,1	2,4	7,7	3,0
Kontusion (krosskada)	1,1	1,1	1,6	1,7	1,2	1,3	1,4	2,9	3,4	8,2	5,3	3,0
Klämskada	1,2	6,9	2,3	3,2	10,0	4,0	3,7	1,3	7,7	5,5	14,8	5,2
Brännskada	10,0	-	-	-	-	-	-	2,0	9,0	-	-	7,0
Nerv-/ryggmärgskada	-	-	-	-	13,7	3,5	42,2	4,5	98,7	21,0	12,5	31,0
Övriga diagnoser	5,0	17,5	11,4	7,1	13,6	28,5	23,6	20,3	21,7	18,9	18,2	18,8
Alla	4,2	5,8	4,6	4,9	7,3	9,6	10,7	11,8	11,4	12,8	14,1	10,0

Bilaga 4
Sidan 6 (6)

Huvuddiagnos	Åldersklass											Alla
	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	>=75	
Skallfraktur	5,0	2,0	12,6	1,7	3,7	4,1	41,7	3,0	5,5	3,8	2,5	9,1
Fraktur, hals/bål/bäcken	-	11,0	5,1	1,8	6,2	7,8	10,0	5,1	13,1	7,4	12,3	8,5
Fraktur, arm	1,0	1,5	2,4	2,0	2,2	3,9	1,6	4,2	5,6	5,7	5,1	3,3
Fraktur, ben	4,2	6,4	6,1	4,5	17,8	5,6	12,8	5,5	12,3	12,1	19,8	9,7
Luxation (urledvridn.)	-	-	37,0	2,5	4,6	5,6	2,0	4,6	9,0	15,0	4,5	6,1
Distorsion (vrickn/stukn)	-	-	4,3	18,0	1,0	6,5	5,0	1,6	1,2	0,1	2,0	4,1
Hjärnskakning	0,9	1,1	1,3	0,9	1,1	0,9	2,0	1,7	1,3	10,5	2,6	1,2
Inre skador	5,5	1,6	9,3	16,8	48,9	4,9	6,6	9,7	4,8	9,0	11,8	14,4
Sårskador	1,0	1,1	1,6	1,9	4,1	1,6	2,6	2,4	5,2	5,0	1,8	2,4
Blodkärlskada	-	-	-	-	2,0	0,0	-	39,0	-	51,0	5,0	19,4
Sena besvär	1,0	-	-	2,3	2,0	0,7	15,6	11,0	6,7	1,5	-	7,7
Ytliga skador	1,3	1,0	1,0	0,8	0,5	0,9	2,1	0,7	0,8	-	4,9	1,5
Kontusion (krosskada)	1,0	0,9	1,0	1,2	1,1	1,1	1,1	1,0	2,1	11,7	5,0	1,9
Klämskada	1,0	1,0	-	-	-	4,4	7,0	1,0	32,0	-	3,0	5,3
Brännskada	-	-	-	-	1,7	-	-	-	-	3,0	-	2,0
Nerv-/ryggmärgskada	-	-	0,0	-	46,5	16,6	9,3	66,7	1,0	-	5,0	23,1
Övriga diagnoser	3,6	2,9	25,5	7,6	4,5	14,8	10,3	11,8	10,4	9,6	10,3	10,7
Alla	2,0	2,0	5,4	3,4	6,6	5,8	7,9	6,8	8,3	8,3	10,2	6,2

Huvuddiagnos	Åldersklass											Alla
	0-6	7-14	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	>=75	
Skallfraktur	6,8	5,9	5,0	8,4	6,7	9,0	5,7	8,5	7,8	7,3	10,3	7,4
Fraktur, hals/bål/bäcken	10,0	7,3	11,2	7,5	8,5	9,9	9,6	9,0	9,2	11,3	12,2	9,9
Fraktur, arm	1,2	1,3	2,0	2,4	3,7	3,9	3,6	4,1	4,8	6,5	8,3	3,5
Fraktur, ben	6,1	5,2	6,2	9,6	7,6	8,5	8,6	9,1	9,4	12,8	14,0	9,3
Luxation (urledvridn.)	1,9	3,4	5,1	7,2	4,6	8,0	6,9	6,4	6,8	9,0	11,0	6,7
Distorsion (vrickn/stukn)	1,4	1,7	1,9	1,4	2,7	4,5	4,0	4,6	3,2	2,4	3,8	3,5
Hjärnskakning	1,1	1,2	1,1	1,1	1,6	1,4	1,8	2,1	2,0	2,4	4,0	1,6
Inre skador	7,5	7,4	9,0	11,8	11,9	12,5	10,0	11,7	11,4	15,3	17,4	10,9
Sårskador	1,7	1,9	2,2	2,3	1,8	2,0	2,8	3,6	3,5	4,3	6,7	2,7
Blodkärlskada	-	13,5	48,5	20,0	12,2	26,9	39,6	32,3	12,1	21,8	15,2	25,9
Sena besvär	1,5	5,8	2,9	5,0	25,4	13,9	14,0	12,8	7,2	15,1	5,5	13,5
Ytliga skador	1,0	1,4	1,8	1,9	1,1	1,8	1,4	1,6	1,8	3,5	4,4	1,8
Kontusion (krosskada)	1,2	1,3	1,1	1,9	1,1	1,5	1,5	1,7	2,9	2,9	4,2	1,9
Klämskada	1,2	3,0	7,8	2,0	5,2	2,4	5,1	2,5	6,8	7,1	8,6	4,1
Brännskada	8,5	19,3	26,6	17,8	11,5	9,2	26,4	5,5	47,4	8,0	20,0	19,2
Nerv-/ryggmärgskada	26,3	16,4	30,3	3,9	37,3	19,6	25,9	29,6	24,1	23,2	38,4	25,6
Övriga diagnoser	4,7	6,1	8,2	9,8	10,4	11,6	11,7	12,7	12,6	12,2	12,3	10,9
Alla	2,5	2,6	3,9	4,5	4,9	5,9	6,0	6,8	7,0	8,8	10,3	5,8

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut som arbetar med forskning och utveckling inom transportsektorn. Vi arbetar med samtliga trafikslag och kärnkompetensen finns inom områdena säkerhet, ekonomi, miljö, trafik- och transportanalys, beteende och samspel mellan människa-fordon-transportssystem samt inom vägkonstruktion, drift och underhåll. VTI är världsledande inom ett flertal områden, till exempel simulatorteknik. VTI har tjänster som sträcker sig från förstudier, oberoende kvalificerade utredningar och expertutlåtanden till projektledning samt forskning och utveckling. Vår tekniska utrustning består bland annat av körsimulatorer för väg- och järnvägstrafik, väglaboratorium, däckprovningsanläggning, krockbanor och mycket mer. Vi kan även erbjuda ett brett utbud av kurser och seminarier inom transportområdet.

VTI is an independent, internationally outstanding research institute which is engaged on research and development in the transport sector. Our work covers all modes, and our core competence is in the fields of safety, economy, environment, traffic and transport analysis, behaviour and the man-vehicle-transport system interaction, and in road design, operation and maintenance. VTI is a world leader in several areas, for instance in simulator technology. VTI provides services ranging from preliminary studies, highlevel independent investigations and expert statements to project management, research and development. Our technical equipment includes driving simulators for road and rail traffic, a road laboratory, a tyre testing facility, crash tracks and a lot more. We can also offer a broad selection of courses and seminars in the field of transport.



HUVUDKONTOR/HEAD OFFICE

LINKÖPING

POST/MAIL SE-581 95 LINKÖPING

TEL +46 (0)13 20 40 00

www.vti.se

BORLÄNGE

POST/MAIL BOX 760

SE-781 27 BORLÄNGE

TEL +46 (0)243 446 860

STOCKHOLM

POST/MAIL BOX 6056

SE-171 06 SOLNA

TEL +46 (0)8 555 77 020

GÖTEBORG

POST/MAIL BOX 8077

SE-402 78 GÖTEBORG

TEL +46 (0)31 750 26 00