

STATISTISKA MEDDELANDEN

SER. A. BAND V:2.



**OLYCKOR VID TRAFIK MED
MOTORFORDON
ÅR 1935**

AV

STATISTISKA CENTRALBYRÅN

Intill den 8 mars 1937 har offentliggjorts:

Sveriges officiella statistik.

[År avdelning förut offentliggjord i serien Bidrag till Sveriges officiella statistik, angives inom parentes avdelningens littera i nämnda serie.]

Folkmängden och dess förändringar, av statistiska centralbyrån.

Folkräkningen: 1910: I—IV; 1920: I—V; 1930: I—IV. [Litt. A.]

Särskilda folkräkningen 1935/36: I.

Folkmängden inom administrativa områden: åren 1910—1935. [Litt. A.]

Befolkningsörelsen: åren 1911—1933; översikt för 1901—1910; 1911—1920. [Litt. A.]

Ut- och invandring: åren 1911—1935. [Litt. A.]

Dödsorsaker: åren 1911—1933.

Dödlighets- och livslängdstabeller för årtiondena 1901—1910; 1911—1920; 1921—1930.

Hälsa- och sjukvård.

Allmän hälsa- och sjukvård, av medicinalstyrelsen: åren 1911—1934. [Litt. K.]

Det civila veterinärväsendet, av medicinalstyrelsen: åren 1916—1935.

Sinnessjukvården i riket, av medicinalstyrelsen: åren 1911—1935. [Litt. K.]

Hälsa- och sjukvård vid armén, av arméförvaltningens sjukvårdestyrelse: åren 1911—1930.

Hälsa- och sjukvård vid armén samt flygvapnet, av arméförvaltningens sjukvårdestyrelse och flygstyrelsen: åren 1931—1935 (betr. flygvapnet i årg. 1931 även uppg. för tiden $\frac{1}{7}$ 1926— $\frac{31}{12}$ 1930).

Hälsa- och sjukvården vid marinen, av marinöverläkaren: åren 1911/1912—1935.

Fast egendom, av statistiska centralbyrån: år 1910.

Lantmäteri, av lantmäteristyrelsen: åren 1911—1935. [Litt. O.]

Jordbruk med binirningar, av statistiska centralbyrån.

Jordbruk och boskapsskötsel: åren 1913—1934. [Litt. N.]

Årsväxten, preliminär redogörelse: åren 1911—1936. [Litt. N.]

Mejerihantering: åren 1913—1934.

Fiske: åren 1914—1934.

Jordbruksräkningen: åren 1927 och 1932.

Skogshushållning, av domänstyrelsen.

Kungl. domänstyrelsens förvaltning: åren 1911—1921. [Litt. Q.]

Domänverket: åren 1922—1935.

Industri och bergshantering, av kommerskollegium.

Industri: åren 1911—1934. [Litt. D.]

Bergshantering: åren 1911—1935. [Litt. C.]

Textil- och beklädnadsindustrien, specialundersökning.

Läder-, hår- och gummivaruindustrien, specialundersökning.

Sveriges bergshantering år 1913, specialundersökning.

Sveriges monterade vattenkraft, specialundersökning.

Sveriges utbyggda vattenkraft år 1930, specialundersökning.

Handel, av kommerskollegium: åren 1911—1935. [Litt. F.]

Sjöfart, av kommerskollegium: åren 1911—1934. [Litt. E.]

Lotsverket, av lotsstyrelsen: åren 1911—1935. [Litt. T.]

Allmänna väg- och vattenbyggnader, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: åren 1911—1935.

[Litt. S.]

Järnvägar, av järnvägsstyrelsen.

Statens järnvägar: åren 1911—1935. [Litt. L.]

Bihang: Vagnlastgodstrafiken å statens järnvägar: åren 1913, 1916, 1919, 1924, 1929, 1934. [Litt. L.]

Allmän järnvägsstatistik: åren 1911—1935. [Litt. L.]

Postverket, av generalpoststyrelsen: åren 1911—1935. [Litt. M.]

Telefon och telegraf, av telegrafstyrelsen: åren 1911—1935. [Litt. I.]

Statens vattenfallsverk, av vattenfallsstyrelsen: åren 1920—1935.

Sparbanker.

Postsparbanken, av styrelsen för postsparbanken: åren 1911—1922. [Litt. Y: II.] (Seriens fortsättning ingår i Postverket).

Allmän sparbanksstatistik, av statistiska centralbyrån: åren 1911—1934. [Litt. Y: I.]

Försäkringsväsen.

Kungl. pensionsstyrelsen, av styrelsen: åren 1915—1917.

Allmänna pensionsförsäkringen, av pensionsstyrelsen: åren 1918—1935.

Riksförsäkringsanstalten, av anstalten: åren 1911—1935.

Registrerade sjukkassor, av socialstyrelsen: åren 1911—1930.

Enskilda försäkringsanstalter, av försäkringsinspektionen: åren 1912—1934.

Stiftelser, av statistiska centralbyrån: år 1910.

STATISTISKA MEDDELANDEN

SER. A. BAND V:2.



OLYCKOR VID TRAFIK MED
MOTORFORDON
ÅR 1935

AV

STATISTISKA CENTRALBYRÅN

STOCKHOLM 1937

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER

870624

COMMUNICATIONS STATISTIQUES

SÉR. A. VOL. V: 2.



ACCIDENTS DE CIRCULATION
DES VÉHICULES À MOTEUR
EN 1935

PAR

LE BUREAU CENTRAL DE STATISTIQUE

Statistiska meddelanden. Ser. A
digitaliserad av Statistiska centralbyrån (SCB) 2009.
urn:nbn:se:scb-smsra-0502_

TILL KONUNGEN.

Statistiska centralbyrån får härmed avlämna sin berättelse angående olyckor vid trafik med motorfordon under år 1935.

Stockholm den 1 februari 1937.

Underdånigst
ERNST HÖIJER.

SVERKER GROTH.

Innehållsförteckning.

Text.		Sid.
Inledning		1*
A. Motortrafikolyckor		3*
I. Fördelning efter ort		3*
II. Fördelning efter tid		9*
III. Fördelning efter delaktiga fordon m. m.		13*
IV. Fördelning efter art		16*
V. Fördelning efter påföljd		17*
VI. Fördelning efter orsak		20*
B. Vid motortrafikolyckor skadade personer		29*
Fransk översikt		34*

Tabeller.

Tab. 1. Motortrafikolyckor, fördelade efter påföljd, å län samt landsbygd och städer, år 1935	1
Tab. 2. Motortrafikolyckor, fördelade efter lokala förhållanden och art, å landsbygd och städer, år 1935	2
Tab. 3 A. Motortrafikolyckor, fördelade efter månad och veckodag, å landsbygd och städer, år 1935	3
Tab. 3 B. Motortrafikolyckor, fördelade efter månad och klockslag, å landsbygd och städer, år 1935	4
Tab. 4. Motortrafikolyckor, fördelade efter delaktiga fordon m. m. och påföljd, å landsbygd och städer, år 1935	5
Tab. 5. Motortrafikolyckor, fördelade efter huvudorsak och månad, å landsbygd och städer, år 1935	6
Tab. 6. Motortrafikolyckor, fördelade efter huvudorsak och art, å landsbygd och städer, år 1935	10
Tab. 7. Motortrafikolyckor, fördelade efter huvudorsak och påföljd, å landsbygd och städer, år 1935	14
Tab. 8. Motortrafikolyckor, fördelade efter orsaksgrupper och påföljd, å landsbygd och städer, år 1935	18
Tab. 9. Motortrafikolyckor, fördelade efter samtliga orsaker och delaktiga fordon m. m., å landsbygd och städer, år 1935	19
Tab. 10. Vid motortrafikolyckor skadade personer, fördelade efter olyckornas orsaker samt efter kön, ålder m. m., å landsbygd och städer, år 1935	26

Bilaga.

Formulär till uppgift om olycka vid trafik med motorfordon	28
--	----

Table des matières.

Texte.

	Page
Introduction	1*
A. Accidents de circulation à moteur	3*
I. Répartition par lieu	3*
II. Répartition par temps	9*
III. Répartition par les éléments de circulation impliqués	13*
IV. Répartition par espèce	16*
V. Répartition par la nature du dommage occasionné	17*
VI. Répartition par cause	20*
B. Personnes endommagées par les accidents de circulation à moteur	29*
Résumé en français	34*

Tableaux.

Tab. 1. Accidents de circulation à moteur répartis par département d'après la nature du dommage occasionné, à la campagne et dans les villes, en 1935	1
Tab. 2. Accidents de circulation à moteur répartis par conditions locales et par espèce, à la campagne et dans les villes, en 1935	2
Tab. 3 A. Accidents de circulation à moteur répartis par mois et par jour de semaine, à la campagne et dans les villes, en 1935	3
Tab. 3 B. Accidents de circulation à moteur répartis par mois et par heure, à la campagne et dans les villes, en 1935	4
Tab. 4. Accidents de circulation à moteur répartis par les éléments de circulation impliqués et par la nature du dommage occasionné, à la campagne et dans les villes, en 1935	5
Tab. 5. Accidents de circulation à moteur répartis par cause principale et par mois, à la campagne et dans les villes, en 1935	6
Tab. 6. Accidents de circulation à moteur répartis par cause principale et par espèce, à la campagne et dans les villes, en 1935	10
Tab. 7. Accidents de circulation à moteur répartis par cause principale et par la nature du dommage occasionné, à la campagne et dans les villes, en 1935	14
Tab. 8. Accidents de circulation à moteur répartis par cause et par la nature du dommage occasionné, à la campagne et dans les villes, en 1935	18
Tab. 9. Accidents de circulation à moteur répartis par cause et par les éléments de circulation impliqués, à la campagne et dans les villes, en 1935	19
Tab. 10. Personnes endommagées par accidents de circulation à moteur réparties par les causes des accidents et par sexe, par âge etc., à la campagne et dans les villes, en 1935	26

Appendice.

Formulaire de rapport concernant de l'accident de circulation des véhicules à moteur	28
--	----

Genom brev den 13 april 1934 anbefalldes Kungl. Maj:t statistiska centralbyrån att efter samråd med vissa ämbetsverk m. fl. utarbeta och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till åtgärder för åvägabringande försöksvis för en tidsperiod av tolv månader, med början vid första lämpliga tidpunkt, av en statistik över olyckor vid trafik med motorfordon. Med skrivelse den 13 november 1934 överlämnade statistiska centralbyrån till Kungl. Maj:t ett efter samråd med vissa ämbetsverk och övriga vederbörande utarbetat förslag till anordnande av ifrågavarande statistik för år 1935. Centralbyrån förklarade sig förutsätta, att preliminära uppgifter i mera sammanträngd form skulle för varje kvartal offentliggöras i de allmänna tidningarna under det att en definitiv redogörelse för hela året skulle offentliggöras i Statistiska meddelanden, serie A. Den 30 november 1934 utfärdade Kungl. Maj:t kungörelse (nr 579) angående statistiska uppgifter om olyckor vid trafik med motorfordon under år 1935, varjämte Kungl. Maj:t samma dag i brev till statistiska centralbyrån dels fastställde formulär till blankett, som i nämnda kungörelse omförmäles, dels bemyndigade centralbyrån att i huvudsaklig enlighet med centralbyråns förslag låta till trycket befordra berättelse över ifrågavarande för år 1935 försöksvis anordnade statistik.

Enligt omförmälda kungörelse ålåg det polischefen i vart och ett av rikets polisdistrikt att med användande av blankett, vartill formulär av Kungl. Maj:t fastställts (se bilaga nedan sid. 28), till statistiska centralbyrån lämna uppgifter i de avseenden, som i blanketten angåves, rörande sådana olyckor vid trafik med motorfordon under år 1935 inom distriktet, vilka föranlett polisundersökning. Uppgifterna skulle lämnas kvartalsvis inom två månader efter varje kvartals utgång.

Förevarande berättelse omfattar i enlighet med primärmaterialets innehåll redogörelser dels för antalet olyckor vid trafik med motorfordon, fördelade efter ett flertal olika synpunkter, såsom efter orsak, huvudorsak, påföljd, delaktiga fordon o. s. v., dels för antalet vid dylika olyckor dödade eller eljest skadade personer, likaledes med fördelning efter olika grunder, allt avseende år 1935. Däremot redogöres här icke, såsom i den motsvarande danska statistiken, för antalet medverkande trafikelement, d. v. s. antalet medverkande bilar, motorcyklar etc., antalet skadade motorfordon och antalet orsaker. Kort sagt: såsom statistiska enheter räknas i föreliggande berättelse endast inträffade olycksfall och dödade eller eljest skadade personer.

Den närmare bestämningen av här ifrågavarande begrepp olycka vid trafik med motorfordon eller, såsom det i fortsättningen benämnes, *motortrafikolycka* är ingenstädes direkt angiven. Av förenämnda kungörelse nr 579/1934 samt

texten å uppgiftsblanketterna torde emellertid få anses framgå följande, vilket jämväl kommit till tillämpning vid primärmaterialalets bearbetning. Såsom motortrafikolycka bör här anses olycksfall, därvid varit delaktigt i gång varande fordon eller redskap, varom stadgas i gällande motorfordonsförordning, och som föranlett polisundersökning. Vid studiet av berättelsen bör sålunda hållas i minnet, dels att densamma icke avser trafikolycksfall över huvud utan endast olyckor vid trafik med motorfordon, dels att uttrycket olycka vid trafik med motorfordon här fattats i en viss, inskränkt betydelse, på grund av vilken sistnämnda omständighet berättelsen ger allenast en ofullständig bild av olycksfallsfrekvensen i motorfordonstrafiken. Statistikens begränsning till att avse allenast olyckor, som föranlett polisundersökning, medför den särskilda olägenheten, att man vid jämförelse mellan skilda grupper av olyckor måste räkna med, att dessa grupper kunna te sig i viss mån olika med hänsyn till relationen mellan antalet polisundersökta olyckor och verkliga antalet olyckor. Sålunda torde det exempelvis kunna antagas, att relativa antalet polisundersökta olyckor i allmänhet är större i städerna än på landsbygden; att olyckorna med dödlig utgång relativt taget oftare föranlett polisundersökning än de övriga; o. s. v. Uteslutet är ej heller, att olikheter uti ifrågavarande hänseende kunna komma att förefinnas mellan olika tidsperioder, något som givetvis blir av betydelse vid jämförelser i avseende å olycksfallsfrekvensen mellan dessa perioder. Fog synes emellertid finnas för ett antagande, att föreliggande statistik dock är tillräckligt representativ för att ge en tillnärmelsevis riktig uppfattning av de förhållanden, varom här är fråga.

Enligt anvisningarna å uppgiftsblanketterna skola primäruppgifterna vara grundade på polisrapporter, protokoll över polisförhör eller dylikt, som avfattats i anledning av polisundersökning angående inträffade olyckor. Rörande uppgiftsblanketternas ifyllande föreskrives i anvisningarna bl. a., att detta borde ske, så snart polisundersökning i respektive fall avslutats, ävensom att blankett borde före avlämnandet till statistiska centralbyrån granskas samt eventuellt rättas och kompletteras med tagen hänsyn jämväl till förhållanden, vilka klarlagts under den tid, som förflutit mellan polisundersökningens avslutande och uppgifternas avgivande. Beträffande innebörden av vissa i formuläret använda uttryck hänvisas i anvisningarna till gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga. Det har i anvisningarna ålagts uppgiftslämnarna att, där så varit erforderligt, vid ifyllande av blankett samråda med vederbörande väggenjör.

Kortfattade redogörelser för resultatet av en preliminär bearbetning av uppgifterna för 1:a—4:e kvartalen år 1935 ha av statistiska centralbyrån lämnats i Post- och Inrikes Tidningar för resp. den 12 juli och den 9 oktober 1935 samt den 11 januari och den 6 april 1936.

Jämväl i några andra officiella statistiska publikationer förekomma uppgifter rörande trafikolyckor. Sålunda meddelar statistiska centralbyrån i sin årliga berättelse över dödsorsakerna bland annat uppgifter om antalet döda personer, för vilka dödsorsaken varit resp. järnvägsolycka, motorfordonsolycka, flygolycka och annan åkdonsolycka. Medicinalstyrelsens årliga berättelser

om allmän hälso- och sjukvård innehålla uppgifter om samtliga trafikolycksfall, som behandlats i sluten eller öppen vård å lasarett eller sjukstugor ävensom civila trafikolycksfall, som behandlats å garnisonssjukhusen. Ur arméförvaltningens sjukvårdsstyrelses årsberättelser kunna vissa uppgifter erhållas om trafikolyckor såsom dödsorsaker. Järnvägsolyckor redovisas i järnvägsstyrelsens publikationer »Allmän järnvägsstatistik» och »Statens järnvägar». I försäkringsinspektionens berättelser angående enskilda försäkringsinrättningar återfinnas vissa uppgifter rörande trafikförsäkringar, vilka äro ägnade att i någon mån belysa olycksfallsfrekvensen i motortrafiken. Av ett visst intresse för trafikolycksfallsstatistiken är vidare en i riksförsäkringsanstaltens berättelser över olycksfall i arbete förekommande tabell, som utvisar »antal förlorade arbetsdagar per årsarbetare» med fördelning bland annat efter olycksfallsorsak. Till slut torde här böra omnämnas den statistik över trafikolyckor i huvudstaden, som av Stockholms stads statistiska kontor publiceras dels i »Statistisk årsbok för Stockholms stad», dels i »Statistisk månadsskrift för Stockholms stad».

A. Motortrafikolyckor.

I. Fördelning efter ort.

Av tabellavdelningens tio tabeller innehålla de nio första uppgifter om antalet motortrafikolyckor med fördelning efter en mångfald olika synpunkter. Gemensam för samtliga dessa nio tabeller är fördelningen av olyckorna på landsbygd och städer. I detta sammanhang skall emellertid redogöras allenast för innehållet i tab. 1 och 2. Vad de övriga huvudtabellerna utvisa beträffande differenserna mellan land och stad har beaktats i de följande kapitlen av texten.

I tab. 1 lämnas uppgifter för de olika länen samt deras landsbygd och städer ävensom för de större städerna var för sig. De sistnämnda ha uppdelats på två grupper, nämligen å ena sidan städer med mera än 40 000 invånare och å andra sidan städer med mera än 20 000 till och med 40 000 invånare. Till fullständigande av bilden utav den lokala fördelningen har i tab. 1 denna kombinerats med en fördelning av olyckorna efter påföljd, så att olyckor med dödlig utgång, olyckor med annan personskada samt olyckor med endast egendomsskada redovisats var för sig.

Erinras bör, att fördelningen efter ort grundar sig på uppgifterna om olycksplats. På grund härav och enär de vid en olycka delaktiga personerna ofta haft sin hemort annorstädes än där olycksplatsen är belägen, kan av ortsfördelningen näppeligen dragas slutsatser beträffande trafikulturen inom rikets olika delar.

Allt som allt ha för år 1935 redovisats 10 820 motortrafikolyckor.

Tab. 1 ger vid handen, att Stockholms stad står i särklass med ett avsevärt större antal olyckor (2 531) än något av länen. Närmast i antal kommer Göteborgs och Bohus län med 1 236 olyckor, varav 949 redovisats för Göte-

Tab. A. Motortrafikolyckor, procentuellt fördelade å olika områden, år 1935.

O m r å d e n	Olyckor				O m r å d e n	Olyckor			
	med dödlig utgång	med annan personskada	med endast egendoms-skada	samtliga		med dödlig utgång	med annan personskada	med endast egendoms-skada	samtliga
<i>Städer.</i>									
Stockholm	5·5	20·2	26·2	23·4	Kristianstads län	5·4	2·3	2·2	2·3
Övriga med mer än 40 000 inv.	8·3	18·7	14·6	15·9	Malmöhus »	6·7	4·1	3·7	3·9
Samtliga » » » » »	13·8	38·9	40·8	39·3	Hallands »	2·9	0·9	0·9	0·9
» » 20 000—40 000 »	4·1	7·7	7·6	7·5	Göteb. o. Bohus »	2·9	1·9	1·9	1·9
Övriga	7·4	10·5	10·2	10·3	Älvsborgs »	4·2	2·7	2·5	2·6
Summa	25·3	57·1	58·6	57·1	Skaraborgs »	2·6	2·0	2·2	2·1
<i>Landsbygd.</i>									
Stockholms län	10·9	4·4	3·1	3·8	Värmlands »	1·9	1·5	1·4	1·5
Uppsala »	3·5	1·5	1·3	1·4	Örebro »	3·5	1·9	1·8	1·9
Södermanlands »	1·0	1·2	1·1	1·1	Västmanlands »	2·2	1·5	1·8	1·7
Östergötlands »	4·8	1·8	1·8	1·9	Kopparbergs »	2·9	1·8	2·1	2·0
Jönköpings »	3·2	2·1	2·3	2·3	Gävleborgs »	2·6	1·8	1·8	1·8
Kronobergs »	1·9	1·1	1·0	1·1	Västernorrlands »	2·6	2·5	2·7	2·6
Kalmar »	1·9	1·5	1·7	1·7	Jämtlands »	0·6	0·9	0·9	0·9
Gotlands »	0·3	0·1	0·1	0·1	Västerbottens »	2·6	1·5	1·6	1·6
Blekinge »	1·0	1·1	0·7	0·9	Norrbottnens »	2·6	0·8	0·8	0·9
					Summa	74·7	42·9	41·4	42·9
					Hela riket	100·0	100·0	100·0	100·0

borg; vidare Malmöhus län med 1 049 olyckor, varav 339 i Malmö; samt där-
 efter Östergötlands län med 529 olyckor, varav 199 i Norrköping och 89
 i Linköping, samt Stockholms län med 491 olyckor. Minsta länssiffran har
 Gotlands län (51), närmast följt av Norrbottens (133), Kronobergs (135),
 Jämtlands (137) och Blekinge län (168). De flesta olyckorna med dödlig ut-
 gång förekommo i Stockholms (37), Malmöhus (32), Göteborgs och Bohus
 (23) samt Älvsborgs län (18); minst talrika voro dylika olyckor i Gotlands
 (2), Jämtlands (2) och Södermanlands län (3). Antalet olyckor med dödlig
 utgång i huvudstaden var 17 eller lika många som i vart och ett av Östergöt-
 lands och Kristianstads län.

I tab. A lämnas upplysning, huru stor procent av antalet motortrafikolyckor
 i riket, med gruppering efter påföljd, som kommer på städerna, tagna tillsam-
 mans, och på landsbygden samt på olika storleksgrupper av städer och de olika
 lärens landsbygd.

Betydligt mera än hälften (57·1 %) av alla olyckorna inträffade i städerna,
 och inemot en fjärdedel (23·4 %) skedde i huvudstaden. Fördelningen på stä-
 der och landsbygd av olyckor med annan personskada än dödlig sådan över-
 ensstämmer med nyssnämnda fördelning av olyckorna överhuvud taget. Det-
 samma gäller tillnärmelsevis även beträffande motsvarande fördelning av
 olyckorna med endast egendoms-skada, vid vilken fördelning allenast något
 större övervikt för städerna gör sig gällande. Av olyckorna med dödlig ut-
 gång kommo däremot endast 25·3 % på städerna (5·5 % på Stockholm).

Det övervägande antalet motortrafikolyckor i städerna med deras, i förhål-
 lande till landsbygdens, jämförelsevis ringa ytvidd häntyder på ett samband
 mellan olycksfallsfrekvens och trafikintensitet. Under antagande att folk-

mängdstätheten, motorfordonsbeståndet per ytenhet samt vägarnas längd, likaledes per ytenhet, var för sig kunna tjäna såsom visserligen mycket ofullkomliga mätare på trafikintensiteten, ha i efterföljande tablå vid sidan av varandra ställts fyra sifferserier, utvisande variationerna för vissa områden i antal motortrafikolyckor, invånare, registrerade motorfordon samt vägmeter, allt per km² under år 1935. Motorfordonsbestånd och väglängder äro approximativt beräknade på grundvalen av uppgifter, som ställts till förfogande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I fråga om väglängderna har hänsyn tagits för landsbygdens vidkommande allenast till allmänna vägar och för städernas vidkommande allenast till gator och vägar av vikt för biltrafiken.

O m r å d e n	Motor- trafik- olyckor	Folk- mängd	Regist- rerade motor- fordon	Väg- meter
	per kvadratkilometer			
Stockholms stad	18.5	3 837.4	156.6	1 992.3
Övriga städer med mer än 40 000 inv.	4.3	1 399.1	60.1	1 172.0
Städer med 20 000—40 000 inv.	1.6	709.5	32.4	945.0
Övriga städer	0.8	449.6	21.7	1 055.0
Samtliga städer	2.5	838.1	39.3	1 101.9
Rikets landsbygd	0.01	10.1	0.3	199.1

Samvariationen mellan de olika serierna i tablå är visserligen långt ifrån fullständig, men tendensen är, så när som på en mindre betydande avvikelse beträffande väglängden, densamma i dem alla.

En föreställning om sambandet mellan folkmängdstäthet och olycksfallsfrekvens erhålles även av uppgifterna i tab. 2 om antalet olyckor inom tätbebyggda samhällen och å andra platser. För 9 071 fall eller omkring 84 % av samtliga i berättelsen redovisade har upplysning lämnats, huruvida platsen för olyckan varit av ena eller andra av nu nämnda slag. Enligt tab. 2 var antalet olyckor i tätbebyggda samhällen 6 268 eller mer än $\frac{2}{3}$ (69.1 %) av alla dem, för vilka sådan upplysning lämnats.

I tab. 2 ha motortrafikolyckorna, i den mån primärmaterialet lämnat härför erforderliga uppgifter, uppdelats jämväl efter andra lokala förhållanden än nyssberörda. Sålunda ha fördelats: 9 952 olyckor eller 92 % av samtliga i berättelsen redovisade eftersom vägen, varpå olyckan inträffat, varit allmän eller enskild; 9 566 olyckor (88 %) eftersom vägen varit bred eller smal; 8 054 olyckor (74 %) eftersom vägen varit rak eller krokig; 6 526 olyckor (60 %) eftersom vägen varit jämn eller backig; 8 967 olyckor (83 %) eftersom vägbanan varit god, medelgod eller dålig; 8 296 olyckor (77 %) eftersom vägen varit belagd med grus, gatsten, cement eller asfalt; samt slutligen 8 022 olyckor (74 %) eftersom vägbanan varit bar eller den varit snö- eller isbelagd. Samtliga fördelningar efter lokala förhållanden i tab. 2 ha var för sig kombinerats med olyckornas fördelning efter art samt på landsbygd och städer, varvid de olika arterna i enlighet med primärmaterialets innehåll betecknats såsom resp. sammankörning, påkörning, nedkörning i dike, körning mot träd, räcke, husvägg eller dylikt samt annan art.

Innehållet i tab. 2 klargöres närmare genom relativtalen i tab. B—D, i vilka

Tab. B. Motortrafikolyckor, procentuellt fördelade efter plats för olyckan, år 1935.

Platser för olyckorna	Hela antalet olyckor	D ä r a v				
		sammankörning	påkörning	nedkörning i dike	körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	annan art
<i>Landsbygd.</i>						
Tättbebyggt samhälle	27.1	27.4	30.0	10.7	38.9	31.3
Annan plats	72.9	72.6	70.0	89.3	61.1	68.7
Allmän väg	97.7	97.4	97.8	98.6	98.0	96.1
Enskild »	2.3	2.6	2.2	1.4	2.0	3.9
<i>Städer.</i>						
Tättbebyggt samhälle	92.8	94.7	93.5	41.1	87.6	93.2
Annan plats	7.2	5.3	6.5	58.9	12.4	6.8
Allmän väg	99.7	99.8	99.8	97.5	99.8	98.5
Enskild »	0.3	0.2	0.2	2.5	0.2	1.5
<i>Hela riket.</i>						
Tättbebyggt samhälle	69.1	71.2	75.1	14.5	66.1	75.4
Annan plats	30.9	28.8	24.9	85.5	33.9	24.6
Allmän väg	98.9	98.8	99.1	98.5	98.9	97.7
Enskild »	1.1	1.2	0.9	1.5	1.1	2.3

tabeller vid varje gruppering hänsyn tagits allenast till de olyckor, beträffande vilka uppgiftslämnarna meddelat upplysning angående de förhållanden som grupperingen avser. Uppenbart är, att den jämförelse mellan olika olycksplatser, som uti ifrågavarande tabeller genomförts, skulle ha varit av betydligt större värde, om densamma varit grundad på beräkningar av olycksfallsfrekvens i förhållande till trafikintensitet. Dylåka beräkningar ha emellertid icke varit möjliga att åstadkomma.

Den procentuella fördelningen i tab. B ger vid handen, att samtliga olika slag av motortrafikolyckor var för sig med undantag av dikeskörningar voro betydligt talrikare inom tätbebyggda samhällen än å andra platser, så vitt angår riket i dess helhet samt städerna; i fråga om dikeskörningarna var förhållandet motsatt. För landsbygdens vidkommande äro de siffror som avse tätbebyggda samhällen överlag lägre än de som avse andra platser. Av de olyckor, beträffande vilka uppgifter om vägens egenskap av allmän eller enskild lämnats, har i genomsnitt för hela riket endast omkring 1 % inträffat på enskild väg; motsvarande siffra är för enbart städerna 0.3 och för enbart landsbygden 2.3. De olika slagen av olyckor var för sig förete inga anmärkningsvärda avvikelser från nu nämnda genomsnitt.

Ser man på siffrorna i tab. C, finner man, att dessa genomgående äro betydligt högre för grupperna bred väg, rak väg och jämn väg än för deras resp. motgrupper smal väg, krokig väg och backig väg. Uteslutet är icke, att detta förhållande till någon del kan ha sin orsak i högre olycksfallsfrekvens relativt trafikintensiteten för vägar av förstnämnda beskaffenhet än för övriga vägar. Säkerligen har man dock att i första hand söka förklaringen uti

Tab. C. Motortrafikolyckor, procentuellt fördelade efter vägens beskaffenhet vid olycksplatsen, år 1935.

Vägens beskaffenhet	Hela antalet olyckor	D ä r a v				
		sammankörning	påkörning	nedkörning i dike	körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	annan art
<i>Landsbygd.</i>						
Bred väg	75·6	67·8	81·2	74·5	82·2	77·6
Smal »	24·4	32·2	18·8	25·5	17·8	22·4
Rak väg	64·5	58·5	75·0	55·2	59·8	65·3
Krokig »	35·5	41·5	25·0	44·8	40·2	34·7
Jämn väg	75·9	68·5	80·8	77·1	78·6	79·2
Backig »	24·1	31·5	19·2	22·9	21·4	20·8
<i>Städer.</i>						
Bred väg	91·9	92·3	92·7	80·8	88·9	89·2
Smal »	8·1	7·7	7·3	19·2	11·1	10·8
Rak väg	92·1	93·2	94·1	62·1	78·3	93·1
Krokig »	7·9	6·8	5·9	37·9	21·7	6·9
Jämn väg	89·6	90·6	90·2	85·1	82·0	89·4
Backig »	10·4	9·4	9·8	14·9	18·0	10·6
<i>Hela riket.</i>						
Bred väg	84·6	81·3	88·6	75·1	85·5	84·8
Smal »	15·4	18·7	11·4	24·9	14·5	15·2
Rak väg	79·6	76·9	87·2	55·9	68·8	83·3
Krokig »	20·4	23·1	12·8	44·1	31·2	16·7
Jämn väg	84·7	82·6	87·5	77·9	80·5	86·4
Backig »	15·3	17·4	12·5	22·1	19·5	13·6

motortrafikens avsevärt större intensitet på de breda, raka och jämna vägarna. Jämförelsevis höga äro procenttalen särskilt för dikeskörningar å krokiga vägar, ehuru väl desamma varken för landsbygd eller städer och följaktligen ej heller för hela riket uppgå till 50.

Fördelningen efter vägbanans beskaffenhet i tab. D utvisar, att de olika slagen av motortrafikolyckor, tagna såväl över ett som var för sig, voro talrikast å de såsom goda och fåtaligast å de såsom dåliga betecknade vägarna. Detta gäller både landsbygd och städer; procenttalen för de goda vägarna äro blott ännu högre i fråga om städerna än i fråga om landsbygden. Vidare framgår av tab. D, att olyckorna till relativt största delen inträffat på grusväg; procenttalen för sådan väg äro, såvitt angår landsbygden, mycket höga (i genomsnitt 77·7 %), medan de, såvitt angår städerna, i genomsnitt (8·3 %) högst betydligt understiga genomsnittstalen för gatsten (46·8 %) och asfaltbeläggning (43·0 %). Särskilt höga äro procenttalen för grusvägarna i fråga om dikeskörningar: för landsbygden 88·8 % och för städerna 54·9 %. Övriga angivna slag av olyckor ha var för sig på landsbygden till mer än 70 % inträffat på grusväg men i städerna till mer än 85 å 90 % ägt rum på

Tab. D. Motortrafikolyckor, procentuellt fördelade efter vägbanans beskaffenhet, år 1935.

Vägbanans beskaffenhet	Hela antalet olyckor	D ä r a v				
		sammankörning	påkörning	nedkörning i dike	körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	annan art
<i>Landsbygd.</i>						
God	72.7	69.0	77.8	67.3	74.2	74.8
Medelgod	23.8	27.6	19.8	27.0	22.6	20.3
Dålig	3.5	3.4	2.4	5.7	3.2	4.9
Grusväg	77.7	79.3	72.8	88.8	73.7	72.0
Gatsten	6.7	5.9	9.0	1.7	7.9	9.3
Cementbeläggning	2.4	2.1	3.1	1.1	3.0	3.7
Asfaltbeläggning (permanent el. halvpermanent beläggning)	13.2	12.7	15.1	8.4	15.4	15.0
Vägbanan bar	70.5	69.1	71.0	75.4	61.3	80.0
» snö- el. isbelagd	29.5	30.9	29.0	24.6	38.7	20.0
<i>Städer.</i>						
God	94.8	95.3	95.7	72.9	92.3	90.4
Medelgod	4.4	4.0	3.6	25.7	6.6	7.2
Dålig	0.8	0.7	0.7	1.4	1.1	2.4
Grusväg	8.3	7.4	7.0	54.9	11.3	9.6
Gatsten	46.8	48.8	46.4	14.1	46.1	48.5
Cementbeläggning	1.9	1.1	2.1	7.0	2.8	3.5
Asfaltbeläggning (permanent el. halvpermanent beläggning)	43.0	42.7	44.5	24.0	39.8	38.4
Vägbanan bar	85.3	85.1	87.3	75.4	72.0	91.2
» snö- el. isbelagd	14.7	14.9	12.7	24.6	28.0	8.8
<i>Hela riket.</i>						
God	85.2	84.0	89.5	67.9	83.2	85.3
Medelgod	12.8	14.1	9.2	26.9	14.7	11.5
Dålig	2.0	1.9	1.3	5.2	2.1	3.2
Grusväg	36.0	35.9	27.9	84.9	41.5	29.5
Gatsten	30.8	31.8	34.5	3.1	27.6	36.0
Cementbeläggning	2.1	1.5	2.4	1.8	2.9	3.6
Asfaltbeläggning (permanent el. halvpermanent beläggning)	31.1	30.8	35.2	10.2	28.0	30.9
Vägbanan bar	79.1	78.3	81.7	75.4	67.1	87.5
» snö- el. isbelagd	20.9	21.7	18.3	24.6	32.9	12.5

gatsten eller asfaltbeläggning. Slutligen meddelas i tab. D uppgifter om relativa antalet på bar och på snö- eller isbelagd vägbana inträffade motortrafikolyckor. På landsbygden ha cirka 70 % och i städerna cirka 85 % av alla olyckorna inträffat på bar vägbana. I jämförelse med övriga redovisade slag av olyckor voro för snö- eller isbelagd vägbana de såsom körning mot träd, räcke, husvägg eller dylikt rubricerade relativt talrika såväl å landsbygden (38.7 %) som i städerna (28.0 %), och detsamma gäller beträffande dikeskörningarna i städerna (24.6 %).

II. Fördelning efter tid.

En redogörelse för, huru många av de i berättelsen avsedda motortrafikolyckorna som komma på de olika månaderna, lämnas i tab. 3 A och 3 B. För månaderna april—september tillsammans, å ena sidan, och övriga månader tillsammans, å andra sidan, d. v. s. sommar- resp. vinterhalvåret, har särskilt angivits antalet olyckor med personbil, med lastbil och med motorcykel, varvid olycka med flera av de nu nämnda slagen av fordon räknats en gång på varje motsvarande rad och alltså dubbelräknats. Nu nämnda fördelningar på månader ha kombinerats i tab. 3 A med fördelning efter veckodag och i tab. 3 B med fördelning efter klockslag.

Med stöd av siffrorna i tab. 3 A och 3 B har uträknats medeltalet olyckor per dag under de olika månaderna samt redogörelseåret i dess helhet med resultat, som framgår av följande tablå:

Områden	Jan.	Febr.	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	Hela året
Landsbygden	10·6	8·1	8·6	8·6	9·7	17·0	17·1	19·3	14·1	13·6	12·9	12·7	12·7
Städerna	12·8	11·2	14·0	15·7	16·8	17·7	18·8	19·6	20·0	20·5	18·4	17·1	16·9
Hela riket	23·4	19·3	22·6	24·3	26·5	34·7	35·9	38·9	34·1	34·1	31·3	29·8	29·6

Genomsnittstalen för hela året äro 29·6, 12·7 och 16·9 för resp. hela riket, landsbygden och städerna. Av de olika månaderna har augusti de högsta genomsnittstalen, så vitt angår riket i dess helhet (38·9) samt landsbygden (19·3), medan maximum för städerna kommer på oktober (20·5). Minsta dagsmedeltalet utvisar februari månad beträffande såväl hela riket som landsbygds- och stadsgrupperna var för sig. Månaderna från februari till och med resp. maximimånad karakteriseras av en praktiskt taget oavbruten ökning i dagsmedeltalet, medan utvecklingen från maximum till minimum visar minskning i samma medeltal månad efter månad, bortsett från en av olikheten mellan landet och städerna beträffande maximimånaden betingad mindre avvikelser för riket i dess helhet. Såväl för landsbygden som för städerna gäller, att månaderna närmast före maximimånaden, nämligen för landsbygden juni och juli samt för städerna juli—september, i fråga om olycksfallsfrekvens ligga närmare maximum än månaden närmast efter maximimånaden.

För ernående av en bättre överblick över innebörden av de absoluta talen i tab. 3 A och 3 B ha desamma i viss omfattning uti tab. E och F omräknats till relativtal. Av tab. E erhålles sålunda kännedom om den procentuella fördelningen av olyckorna på de olika veckodagarna, varvid skillnad gjorts mellan sommarhalvåret och vinterhalvåret samt för vardera av dessa delar utav året mellan landsbygd och städer. Jämväl siffrorna i tab. 3 A rörande olyckor med personbil, med lastbil och med motorcykel äro i tab. E omräknade till procenttal. För erhållande av fullt jämförbara siffror har vid tabellens uppgörande hänsyn tagits till differenserna mellan sommarhalvåret och vinterhalvåret beträffande relativa antalet olika veckodagar.

Det visar sig, om man ser på förhållandena i hela riket under hela redogörelseåret, att de flesta olyckorna eller 20·7 % komma på lördagarna; i ord-

Tab. E. Motortrafikolyckor, procentuellt fördelade efter veckodag, år 1935.

Månader, områden, fordon	Söndag	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag
<i>April—september.</i>							
Landsbygden	19·4	13·6	11·4	11·7	10·9	12·0	21·0
Därav olyckor med:							
personbil	22·5	13·0	11·2	11·5	10·1	11·4	20·3
lastbil	8·0	15·8	13·8	13·5	13·9	14·3	20·7
motorcykel	25·8	12·2	8·9	8·7	9·2	9·9	25·3
Städerna	9·5	13·8	12·6	14·0	13·3	15·1	21·7
Därav olyckor med:							
personbil	12·8	13·2	11·7	13·8	12·5	14·5	21·5
lastbil	2·0	15·6	14·6	14·9	15·4	15·5	22·0
motorcykel	12·6	13·3	9·3	12·2	10·0	16·3	26·3
Hela riket	18·9	13·7	12·1	13·0	12·2	13·7	21·4
<i>Övriga månader.</i>							
Landsbygden	13·6	14·3	13·8	13·2	13·5	12·4	19·2
Därav olyckor med:							
personbil	16·4	12·8	12·7	12·6	13·5	12·1	19·9
lastbil	5·5	19·0	17·3	13·7	14·1	12·8	17·6
motorcykel	23·0	9·8	6·6	8·2	12·3	13·9	26·2
Städerna	9·0	15·2	14·1	13·1	13·1	15·5	20·0
Därav olyckor med:							
personbil	11·9	14·7	14·6	12·6	12·5	13·9	19·8
lastbil	2·9	16·8	14·0	13·7	14·6	18·2	19·8
motorcykel	11·3	14·8	11·3	12·8	9·4	16·8	23·6
Hela riket	10·9	14·8	14·0	13·1	13·3	14·2	19·7
<i>Hela året.</i>							
Hela riket	12·6	13·7	13·2	13·1	12·7	14·0	20·7

ning efter de sistnämnda följa fredagarna med 14·0 %, måndagarna med 13·7 %, tisdagarna med 13·2 %, onsdagarna med 13·1 %, torsdagarna med 12·7 % och söndagarna med 12·6 %. Ordningföljden mellan veckodagarna är för vinterhalvåret lördagar, måndagar, fredagar, tisdagar, torsdagar, onsdagar och söndagar samt för sommarhalvåret lördagar, söndagar, måndagar, fredagar (de båda sistnämnda med samma tal), onsdagar, torsdagar och tisdagar. Lördagssiffran betecknar för såväl landsbygden som städerna maximum i fråga om både sommarhalvåret och vinterhalvåret. Minimum är, likaledes i fråga om båda halvåren, för städernas vidkommande förlagt till söndagarna, medan det för landsbygden kommer på torsdagarna under sommarhalvåret och på fredagarna under vinterhalvåret. Grupperna personbil-, lastbil- och motorcykelolyckor voro var för sig under båda halvåren talrikast på lördagarna, så vitt angår städerna; detsamma gäller lastbilolyckor under sommarhalvåret samt personbil- och motorcykelolyckor under vinterhalvåret på landsbygden, medan maximum för landsbygdens personbil- och motorcykelolyckor under sommarhalvåret faller på söndagarna och maximum för landsbygdens lastbilolyckor under vinterhalvåret kommer på måndagarna. Söndagssiffrorna för lastbilar äro helt naturligt genomgående låga, medan motsvarande siffror för personbilar och motorcyklar äro jämförelsevis höga, särskilt vad angår landsbygden.

Tab. F. Motortrafikolyckor, procentuellt fördelade efter klockslag, år 1935.

Månader, områden, fordon	0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24
<i>April—september.</i>												
Landsbygden	2.9	1.1	0.9	4.0	7.8	9.9	11.9	13.3	19.4	14.7	8.7	5.4
Därav olyckor med:												
personbil	3.3	1.1	0.6	3.4	7.3	10.2	12.1	13.3	19.3	15.0	9.2	5.2
lastbil	1.7	0.9	1.3	5.3	10.1	10.8	12.9	15.4	21.4	12.3	5.0	2.9
motorcykel	2.0	0.5	0.8	6.1	7.2	6.6	9.4	12.5	19.4	17.1	11.5	6.9
Städerna	2.0	0.7	0.8	4.8	9.5	12.5	16.0	16.1	18.4	10.1	5.8	3.3
Därav olyckor med:												
personbil	2.5	1.0	0.7	3.1	9.3	11.8	15.3	15.9	17.8	11.6	6.9	4.1
lastbil	0.9	0.1	0.8	6.6	11.6	16.1	18.1	18.4	16.9	7.2	2.3	1.0
motorcykel	1.1	0.4	0.4	5.7	6.1	9.6	13.5	14.8	23.5	11.7	9.3	3.9
Hela riket	2.4	0.9	0.8	4.5	8.7	11.3	14.2	14.9	18.8	12.2	7.1	4.2
<i>Övriga månader.</i>												
Landsbygden	2.9	0.9	1.0	4.5	9.8	12.6	14.2	16.9	17.1	11.5	5.3	3.3
Därav olyckor med:												
personbil	3.4	1.0	0.8	3.1	9.4	12.8	15.4	17.9	16.0	11.2	5.5	3.5
lastbil	1.4	0.5	0.9	6.5	13.2	15.8	16.2	16.2	16.2	8.8	3.2	1.1
motorcykel	2.5	—	0.8	4.9	6.6	9.0	8.2	14.7	24.6	14.7	7.4	6.6
Städerna	1.5	0.7	0.5	5.0	9.1	14.2	16.8	16.5	17.2	10.6	5.3	2.6
Därav olyckor med:												
personbil	2.1	0.9	0.5	3.4	7.7	13.4	15.9	16.4	17.2	12.6	6.6	3.3
lastbil	0.4	0.2	0.5	6.5	13.3	18.2	19.8	16.3	15.9	5.6	2.4	0.9
motorcykel	—	—	1.5	5.9	5.9	11.3	19.2	16.8	20.7	11.3	5.4	2.0
Hela riket	2.1	0.8	0.7	4.8	9.4	13.5	15.7	16.7	17.1	11.0	5.3	2.9
<i>Hela året.</i>												
Hela riket	2.3	0.8	0.8	4.6	9.0	12.3	14.9	15.7	18.1	11.6	6.3	3.6

I tab. F är grupperingen likartad med den i tab. E förekommande; dock har fördelningen efter veckodag ersatts av fördelning efter klockslag.

Största procenten (18.1 %) av alla olyckorna i hela riket under redogörelseåret kommer enligt tab. F på tiden 16—18. Minsta procenttalet (0.8 %) förekommer vid såväl tiden 2—4 som tiden 4—6. Tagas de i första kolumnen av tab. F angivna grupperna i betraktande var för sig, finner man för de flesta av dessa grupper maximiprocenten vid tiden 16—18 (för lastbilolyckorna på landsbygden under vinterhalvåret jämväl vid 12—14 och 14—16). Undantagen äro följande: under sommarhalvåret lastbilolyckor i städerna (14—16) samt under vinterhalvåret personbilolyckor på landsbygden (14—16) ävensom lastbilolyckor i städerna (12—14). Minimum är för alla grupper förlagt till efternatten eller de tidiga morgontimmarna. Så när som på några obetydliga undantag förete procentsiffrorna för de särskilda grupperna oavbruten stegring från minimum till maximum samt oavbruten minskning från maximum till minimum.

En räkning av motortrafikolyckorna under redogörelseåret med kombinerad fördelning efter veckodag och klockslag har givit det resultat, som framgår av tab. G, vilken jämväl utvisar den procentuella fördelningen efter klockslag under de olika veckodagarna.

Tab. G. Motortrafikolyckor, fördelade efter veckodag och klockslag, år 1935.

Område, klockslag	Söndag		Måndag		Tisdag		Onsdag		Torsdag		Fredag		Lördag	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
<i>Landsbygden.</i>														
0—2	61	7·8	24	3·9	5	0·8	15	2·6	5	0·9	15	2·6	10	1·1
2—4	16	2·0	11	1·8	4	0·7	4	0·7	1	0·2	6	1·1	5	0·5
4—6	5	0·6	6	1·0	7	1·2	6	1·1	5	0·9	6	1·1	9	0·9
6—8	18	2·3	37	5·9	27	4·6	24	4·2	30	5·4	27	4·8	33	3·5
8—10	61	7·8	65	10·4	64	10·9	57	9·9	51	9·1	49	8·6	56	5·9
10—12	74	9·4	80	12·8	76	12·9	76	13·2	67	11·9	56	9·9	83	8·8
12—14	85	10·8	79	12·7	76	12·9	74	12·9	77	13·7	79	13·9	128	13·6
14—16	109	13·9	79	12·7	97	16·5	82	14·3	80	14·3	88	15·5	157	16·7
16—18	116	14·8	124	19·9	122	20·7	112	19·5	115	20·5	102	18·0	162	17·2
18—20	101	12·9	70	11·2	74	12·5	76	13·2	76	13·5	75	13·2	147	15·6
20—22	75	9·6	32	5·1	27	4·6	29	5·1	35	6·2	47	8·3	91	9·7
22—24	64	8·1	16	2·6	10	1·7	19	3·3	19	3·4	17	3·0	61	6·5
Tillsammans	735	100·0	623	100·0	589	100·0	574	100·0	561	100·0	567	100·0	942	100·0
<i>Städerna.</i>														
0—2	28	4·9	19	2·2	7	0·8	10	1·2	17	2·1	15	1·6	14	1·1
2—4	17	3·0	4	0·5	4	0·5	5	0·6	3	0·4	5	0·5	4	0·3
4—6	5	0·9	2	0·2	4	0·5	8	1·0	5	0·6	6	0·6	10	0·8
6—8	10	1·7	54	6·3	38	4·5	44	5·2	37	4·5	59	6·2	60	4·6
8—10	34	5·9	98	11·4	92	10·9	72	8·6	80	9·8	94	9·9	105	8·1
10—12	75	13·0	115	13·4	114	13·6	109	13·0	131	16·0	115	12·1	163	12·5
12—14	86	15·0	133	15·5	143	17·0	144	17·1	113	13·8	139	14·7	253	19·5
14—16	93	16·2	125	14·5	134	16·0	137	16·3	139	17·0	146	15·4	232	17·9
16—18	72	12·5	182	21·1	160	19·1	151	18·0	147	17·9	197	20·8	193	14·9
18—20	68	11·8	79	9·2	82	9·8	80	9·5	84	10·2	112	11·8	136	10·5
20—22	53	9·2	30	3·5	46	5·5	55	6·5	41	5·0	38	4·0	80	6·2
22—24	34	5·9	19	2·2	15	1·8	25	3·0	22	2·7	23	2·4	47	3·6
Tillsammans	575	100·0	860	100·0	839	100·0	840	100·0	819	100·0	949	100·0	1 297	100·0
<i>Hela riket.</i>														
0—2	89	6·5	43	2·9	12	0·8	25	1·8	22	1·6	30	2·0	24	1·1
2—4	33	2·4	15	1·0	8	0·6	9	0·6	4	0·3	11	0·7	9	0·4
4—6	10	0·7	8	0·5	11	0·8	14	1·0	10	0·7	12	0·8	19	0·8
6—8	28	2·1	91	6·1	65	4·6	68	4·8	67	4·8	86	5·7	93	4·2
8—10	95	7·0	163	11·0	156	10·9	129	9·1	131	9·5	143	9·4	161	7·2
10—12	149	11·0	195	13·2	190	13·3	185	13·1	198	14·3	171	11·3	246	11·0
12—14	171	12·6	212	14·3	219	15·3	218	15·4	190	13·8	218	14·4	381	17·0
14—16	202	14·9	204	13·8	231	16·2	219	15·5	219	15·9	234	15·4	389	17·4
16—18	188	13·8	306	20·6	282	19·7	263	18·6	262	19·0	299	19·7	355	15·9
18—20	169	12·4	149	10·0	156	10·9	156	11·0	160	11·6	187	12·3	283	12·6
20—22	128	9·4	62	4·2	73	5·1	84	6·0	76	5·5	85	5·6	171	7·6
22—24	98	7·2	35	2·4	25	1·8	44	3·1	41	3·0	40	2·7	108	4·8
Tillsammans	1 360	100·0	1 483	100·0	1 428	100·0	1 414	100·0	1 380	100·0	1 516	100·0	2 239	100·0

Maximum är förlagt till tiden 16—18 under alla veckodagarna på landsbygden och under måndagar, tisdagar, onsdagar, torsdagar och fredagar i städerna; till tiden 14—16 under söndagar i städerna och till tiden 12—14 under lördagar i städerna. Minimum återfinnes för såväl landsbygd som städer vid tiden 2—4 för tisdagar (i städerna jämväl vid tiden 4—6), onsdagar, torsdagar, fredagar (på landsbygden jämväl vid tiden 4—6) och lördagar samt vid tiden 4—6 för söndagar och måndagar. I ögonen fallande är det jämförelse-

vis stora antalet olyckor under efternatten mellan lördag och söndag (kl. 0—4) samt under lördagseftermiddagarna såväl på landsbygden som i städerna.

En fördelning av olyckorna efter månad och huvudorsak förekommer i tab. 5, beträffande vars innehåll hänvisas till kap. VI här nedan.

III. Fördelning efter delaktiga fordon m. m.

Antalet motortrafikolyckor under redogörelseåret med vissa angivna slag av fordon eller andra trafikelement finnes angivet i tab. 9. Det torde måhända böra särskilt betonas, att tab. 9 liksom de föregående huvudtabellerna avser antalet på vissa sätt bestämda motortrafikolyckor; det rör sig sålunda i denna tabell icke om antalet delaktiga fordon m. m. Om exempelvis två privata personbilar kolliderat, ingår denna olycka såsom *en* enhet på vederbörande rad eller rader i kolumnen för privat personbil uti tab. 9; om två fotgängare blivit påkörda av en lastbil, räknas olyckan på motsvarande sätt såsom *en* enhet i kolumnen för fotgängare och såsom en enhet i kolumnen för lastbil. Av summorna för resp. landsbygd, städer och hela riket i tab. 9 erhållas följande procenttal, vilka utvisa relationerna mellan antalet motortrafikolyckor med olika fordon etc. å ena sidan samt hela antalet olyckor å andra sidan. I de fall, då flera trafikelement varit delaktiga i en och samma olycka och denna följaktligen redovisats i olika kolumner uti tab. 9, har olyckan givetvis medräknats i procenttalet för vart och ett av de delaktiga trafikelementen.

Motortrafikolyckor med	Lb. %	St. %	Lb.o.St. %	Motortrafikolyckor med	Lb. %	St. %	Lb.o.St. %
privat personbil	58·6	52·3	55·0	spårvagn	0·0	8·2	4·7
persontrafikbil	13·5	15·2	14·5	hästfordon	6·6	1·6	3·8
personomnibus	5·6	6·9	6·3	velociped	15·4	27·7	22·5
lastbil	38·3	42·1	40·4	annat fordon	1·0	1·0	1·0
motorcykel: med bivagn .	1·5	2·4	2·0	fotgängare	9·9	12·2	11·2
» utan »	9·6	8·4	8·9	djur	2·2	0·6	1·3
motorredskap	0·4	0·0	0·2	annat	0·1	0·1	0·1
järnvägståg	1·4	0·4	0·8				
				Summa	164·1	179·1	172·7

I mera än hälften (55 %) av alla olyckorna i riket (för landsbygden 58·6 % och för städerna 52·3 %) var privat personbil inblandad; motsvarande tal för lastbil äro 40·4, 38·3 och 42·1 %. Procenttalen för persontrafikbilarna äro jämförelsevis låga, och än lägre äro de för personomnibusarna. Motorcyklisternas bidrag till olycksfallsfrekvensen är ävenledes relativt litet samt mindre än såväl de övriga cyklisternas som fotgängarnas. Siffrorna för de båda sistnämnda kategorierna äro högre i fråga om städerna än i fråga om landsbygden; särskilt stor är denna skillnad för cyklisterna. Beträffande hästfordon och djur äro tvärtom siffrorna för landsbygden högre än siffrorna för städerna. Påfallande lågt är relativa antalet fall av olyckor med motorfordon och järnvägståg; absoluta antalet dylika fall är 90. Till jämförelse kan nämnas, att i den av järnvägsstyrelsen utgivna publikationen »Allmän järnvägsstatistik» för år 1935, avseende såväl statens som enskilda järnvägar, ha redovisats 89 fall under rubriken »överkörning av åkdon», varvid såsom åkdon räknats ej blott automobiler och motorcyklar utan även med dragdjur förspända åkdon samt spårvagnar.

För att få en riktig uppfattning om den fara för trafiksäkerheten, som begagnandet av olika slag utav motorfordon medför, är det icke tillräckligt med en hänvisning till nyss angivna uppgifter om relativa antalet olyckor med privata personbilar, persontrafikbilar etc. Hänsyn måste tagas jämväl till den större eller mindre användningen i trafiken av de olika slagen av motorfordon. Mest rationellt vore måhända att såsom mått härpå räkna med antalet tillryggalagda vägkilometer, något som emellertid i brist på uppgifter om detta antal icke låter sig göra. Annan tillförlitlig mätare på användningen av de olika slagen av motorfordon står ej heller till buds. Utgår man vid beräkningen av trafikrisken, såsom här skett, från antalet registrerade fordon, måste uppenbarligen såsom en felkälla betraktas olikheterna i medeltalet tillryggalagda vägkilometer per registrerat fordon inom de särskilda fordonsklasserna; detta medeltal torde exempelvis kunna antagas vara större för persontrafikbilarna än för de privata personbilarna. Om antalet registrerade motorfordon finnas i Statistisk årsbok för år 1936 uppgifter, avseende slutet av år 1935 och specificerade å grupperna personautomobiler, omnibusar, lastautomobiler och motorcyklar. För en ytterligare specificering av förstnämnda grupp å undergrupperna privata personautomobiler och persontrafikautomobiler har statistiska centralbyrån inhämtat upplysningar från polisen i Stockholm samt länsstyrelserna. Sistnämnda upplysningar avse visserligen förhållandena under november månad år 1936, men då dessa icke torde i någon betydande mån avvika från förhållandena vid årsskiftet 1935/36 ha hinder ansetts icke möta att lägga de lämnade sifferuppgifterna till grund för den här ifrågakomna beräkningen. Resultatet av den sistnämnda framgår av nedanstående tablå, som utvisar antalet registrerade motorfordon av olika slag, antalet olyckor för varje fordonsgrupp samt sistnämnda antal i procent av det förstnämnda.

	Privat personbil	Persontrafikbil	Personomnibus	Lastbil	Motorcykel	Samtliga
Antal fordon	96 279	12 817	3 914	41 803	45 950	200 763
» olyckor	5 949	1 567	684	4 377	1 182	13 759
Olyckor i % av fordon	6·2	12·2	17·5	10·5	2·6	6·9

Av procenttalen för de olika fordonsklasserna kommer det högsta på omnibusarna, det lägsta på motorcyklarna, det näst högsta på persontrafikbilarna och det näst lägsta på de privata personbilarna.

En fördelning av olyckorna efter olika kombinationer av trafikelement återfinnes i tab. 4. Om flera än två trafikelement varit delaktiga i en olycka, har denna hänförs till den av de möjliga kombinationerna mellan två av elementen, vilken i tabellens första kolumn har sin plats före de övriga, samt redovisats å samma rad jämväl i en särskild kolumn för olyckor »med flera än två fordon m. m.». Enligt vad siffrorna i denna kolumn ge vid handen, har antalet olyckor av sistnämnda slag utgjort omkring 5 % av samtliga, i städerna något mera och på landsbygden något mindre. Olyckorna ha i tab. 4 även fördelats i grupper efter påföljd. Vissa med stöd av tab. 4 uträknade relativtal för de olika grupperna av fordon m. m. ha sammanställts i tab. H.

Bilolyckorna dominera i antal (95·5 %), de övriga utgöras väsentligen av motorcykelolyckor (vari bil ej varit inblandad); olyckorna med motorredskap ut-

Tab. H. Motortrafikolyckor, procentuellt fördelade efter delaktiga fordon, år 1935.

Delaktiga fordon m. m.	Lands- bygden	Stä- derna	Hela riket	Dödlig utgång	Annan person- skada	Endast egen- doms- skada
Ensam bil	21·0	8·4	13·8	8·0	6·8	18·3
Bil — bil	36·5	35·1	35·7	4·5	10·2	52·8
Bil — motorcykel	5·9	6·4	6·2	9·9	10·5	3·4
Bil — motorredskap	0·3	0·0	0·1	0·6	0·1	0·2
Bil — järnvägståg	1·3	0·4	0·8	5·5	0·4	0·8
Bil — spårvagn	0·0	7·4	4·2	—	0·8	6·5
Bil — hästfordon	5·8	1·5	3·3	1·6	2·8	3·7
Bil — velociped	13·5	25·2	20·2	25·6	36·0	10·3
Bil — fotgängare	7·9	9·9	9·1	28·9	21·1	0·7
Bil — annat	2·8	1·5	2·1	3·2	1·8	2·2
Summa	95·0	95·8	95·5	87·8	90·5	98·9
Ensam motorcykel	1·5	0·9	1·1	6·7	2·0	0·4
Motorcykel — motorcykel	0·3	0·2	0·2	0·7	0·4	0·1
Motorcykel — motorredskap	—	—	—	—	—	—
Motorcykel — järnvägståg	0·1	0·1	0·0	—	0·1	0·0
Motorcykel — spårvagn	—	0·2	0·1	0·3	0·2	0·0
Motorcykel — hästfordon	0·3	0·0	0·2	0·3	0·3	0·1
Motorcykel — velociped	1·5	1·5	1·5	0·7	3·2	0·5
Motorcykel — fotgängare	1·2	1·3	1·3	2·8	3·2	0·0
Motorcykel — annat	0·1	0·0	0·1	0·7	0·1	0·0
Summa	5·0	4·2	4·5	12·2	9·5	1·1
Motorredskap, ensamt eller i förut ej nämnd kombination	0·0	0·0	0·0	—	0·0	0·0
Hela antalet olyckor	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0

göra ett försvinnande fåtal. De oftast förekommande kombinationerna äro bil—bil (35·7 %) och bil—velociped (20·2 %). Kombinationerna med järnvägståg äro i fråga om både bilar och motorcyklar jämförelsevis fåtaligt representerade. Vad ovan anförts om differenserna mellan land och stad beträffande kombinationerna med resp. hästfordon, velociped och fotgängare framträder även ur siffrorna i tab. H med dessas av tabellens uppställning betingade approximativa karaktär. Sålunda äro procentalen för kombinationerna med hästfordon högre och för de båda sistnämnda slagen av kombinationer lägre för landsbygden än för städerna utom beträffande motorcykel—velociped, som har samma siffra (1·5 %) för landsbygden och för städerna. Olyckorna med »ensam bil» voro liksom olyckorna med »ensam motorcykel» relativt taget talrikare på landet än i städerna. Av de olyckor, som medfört endast egendomsskada, utgöras nästan alla (98·9 %) av bilolyckor. Kombinationerna bil—bil och bil—velociped äro även här talrikast företrädde; dock är skillnaden mellan procenttalet för den förra (52·8 %) och procenttalet för den senare (10·3 %) här betydligt större än motsvarande skillnad i fråga om olyckorna, tagna över ett. Av olyckorna med dödlig utgång eller annan personskada utgjorde motorcykelolyckorna en betydligt större procent än av olyckorna med endast egendomsskada eller 22·1 resp. 20·0 %, varav 9·9 resp. 10·5 % med bil—motorcykel, 6·7 resp. 2·0 % med »ensam motorcykel» och 2·8 resp. 3·2 % med motorcykel—fotgängare. Bil-

olyckornas motsvarande andelar (inberäknat de nyssnämnda olyckorna med bil—motorcykel) utgjorde 87·8 resp. 90·5 %, varav 28·9 resp. 21·1 % med bil—fotgängare, 25·6 resp. 36·0 % med bil—velociped samt 4·5 resp. 10·2 % med bil—bil. Av det sagda torde kunna dragas den slutsatsen, att den risk för liv och lem, som följer med motortrafiken är jämförelsevis stor för motorcyklister och andra cyklister.

IV. Fördelning efter art.

Såsom olika arter av motortrafikolyckor ha i primärmaterialet redovisats a) sammankörningar; b) påkörningar; c) nedkörningar i dike; d) körningar mot träd, räcke, husvägg eller dylikt samt e) annan art, t. ex. ömkullkörningar, ellsolyckor m. m.

Antalet olyckor inom var och en av nämnda grupper finnes angivet dels i tab. 2, varest fördelningen efter art kombinerats med fördelning efter lokala förhållanden, dels i tab. 6, i vilken en kombinerad uppdelning efter art och huvudorsak genomförts. Vad angår innehållet i tab. 2, så hänvisas till vad ovan under rubriken »Fördelning efter ort» anförts härom.

På grundvalen av de absoluta talen i tab. 6 ha uträknats de i tab. I intagna relativtalen, vilka utvisa den procentuella fördelningen efter art av de efter huvudorsak grupperade olyckorna.

Tab. I. Motortrafikolyckor i grupper efter huvudorsak samt med procentuell fördelning efter art, år 1935.

Arter	Samtliga olyckor	Fördelning efter huvudorsak									
		Motorförarens körsätt	Motorförarens personliga förhållanden	Motorförarens beskaffenhet	Motorfordons åtgärder	Velociped-åkarens åtgärder	Fotgängares åtgärder	Annan vägförarens åtgärder	Ljnsförhållanden	Vaderleksförhållanden	Vägförhållanden
Sammankörning . .	33·9	39·4	11·0	20·4	46·5	2·8	27·2	12·5	22·7	38·3	14·2
Påkörning	45·4	44·2	32·4	29·4	48·1	82·3	61·5	40·6	56·8	31·6	54·7
Nedkörning i dike .	7·9	5·7	33·3	23·6	0·9	1·0	2·7	9·4	4·6	13·5	5·9
Körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	8·5	8·0	19·8	21·2	0·6	0·8	2·7	37·5	13·6	11·7	10·5
Annan art	4·3	2·7	3·5	5·4	3·9	13·1	5·9	—	2·3	4·9	14·7
Summa	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0

Såsom framgår av tab. I, ha av samtliga motortrafikolyckor de relativt flesta (45·4 %) utgjorts av påkörningar, medan minsta antalet återfinnes vid rubriken »annan art». Efter påkörningarna komma i ordning sammankörningarna (33·9 %) samt grupperna »körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.» och »nedkörning i dike», båda med jämförelsevis låga procenttal (8·5 resp. 7·9 %). Ser man till de olika huvudorsaksgrupperna, finner man maximum vid »påkörning» inom samtliga dessa grupper utom två, nämligen »motorförarens personliga förhållanden» och »vägförhållanden», inom vilka grupper dikeskör-

ningarna resp. sammankörningarna äro de relativt flesta. Relativt talrika äro påkörningarna inom grupperna »fotgängares åtgärder» (82·3 %) och »annan vägfarandes åtgärder» (61·5 %). Minimisiffrornas placering avviker inom fyra olika huvudorsaksgrupper från vad som gäller beträffande samtliga olyckor, tagna över ett. Detta gäller sålunda olyckor, som huvudsakligen orsakats av velocipedåkares, fotgängares eller »annan vägfarandes» åtgärder eller som äro att tillskriva »andra huvudorsaker»; för samtliga dessa olyckor äro de två lägsta procenttalen att söka vid artgrupperna »nedkörning i dike» och »körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.».

V. Fördelning efter påföljd.

Primärmaterialet lämnar upplysningar om såväl faktiska som vissa rättsliga påföljder av de redovisade motortrafikolyckorna.

De faktiska påföljderna ha redan blivit i viss mån berörda i andra sammanhang (se ovan under I och III samt tab. 1 och 4). I tab. 7 har en mera detaljerad specificering av olyckorna efter påföljd genomförts och kombinerats med fördelning efter huvudorsak.

Ur påföljdssynpunkt äro i tab. 7 olyckorna uppdelade i första hand å sådana, som medfört personskada, och sådana, som medfört allenast egendomsskada, bland vilka sistnämnda jämväl inräknats ett antal olyckor (166), för vilka ingen skada redovisats. Förstnämnda huvudgrupp har underindelats i grupper eftersom olyckorna medfört döden eller annan svår eller lindrig personskada. Enligt anvisningarna för uppgiftsformulärets begagnande har man haft att såsom död angiva person, vilken avlidit till följd av skada, erhållen vid olyckstillfället, även om dödsfallet inträffat senare, samt att såsom svårt skadad angiva person, vars skada väntats medföra längre sjukhusvistelse eller bestående invaliditet. Huvudgruppen »endast egendomsskada» har underindelats i grupper eftersom skadan varit större, d. v. s. kunnat beräknas ha uppgått till högre värde än 100 kronor, eller mindre.

Olyckornas procentuella fördelning å de olika påföljdsgrupperna framgår av nedanstående tablå:

Områden	P e r s o n s k a d a				Endast egendomsskada		
	Dödlig utgång %	A n n a n		Summa %	Större %	Mindre %	Summa %
		Svår %	Lindrig %				
Landsbygden	5·0	11·4	25·5	41·9	28·7	29·4	58·1
Städerna	1·3	7·8	29·0	38·1	19·3	42·6	61·9
Hela riket	2·9	9·4	27·5	39·8	23·3	36·9	60·2

Relativa antalet olyckor med personskada såsom följd var något större för landsbygden (41·9 %) än för städerna (38·1 %), och inom denna huvudgrupp av olyckor framträda undergrupperna »dödlig utgång» och »annan svår personskada» såsom relativt talrikare representerade på landsbygden (5·0 resp. 11·4 %) än i städerna (1·3 resp. 7·8 %). I fråga om olyckorna med endast egendomsskada utvisar tablån, att relativtalet för »större egendomsskada» är högre för

Tab. J. Motortrafikolyckor, som föranlett åtal, år 1935.

L ä n	Landsbygd		Städer		Landsbygd och städer		Med dödlig utgång		Annan personskada		Endast egendoms-skada	
	Antal	I % av samtliga	Antal	I % av samtliga	Antal	I % av samtliga	Antal	I % av samtliga	Antal	I % av samtliga	Antal	I % av samtliga
Stockholms stad	—	—	2 076	82·0	2 076	82·0	12	70·6	644	80·0	1 420	83·1
Stockholms län	242	59·0	49	60·5	291	59·3	15	40·5	113	54·1	163	66·5
Uppsala »	85	54·5	87	87·0	172	67·2	2	16·7	46	54·8	124	77·5
Södermanlands »	60	50·4	54	66·7	114	57·0	—	—	44	55·7	70	59·3
Östergötlands »	141	68·8	198	61·1	339	64·1	9	52·9	115	66·5	215	63·4
Jönköpings »	147	60·2	75	56·4	222	58·9	2	16·7	80	56·7	140	62·5
Kronobergs »	69	57·5	13	86·7	82	60·7	4	66·7	37	68·5	41	54·7
Kalmar »	132	73·7	68	70·1	200	72·5	4	50·0	63	67·0	133	76·4
Gotlands »	13	81·3	22	62·9	35	68·6	—	—	14	77·8	21	67·7
Blekinge »	57	59·4	40	55·6	97	57·7	2	33·3	30	45·5	65	67·7
Kristianstads »	134	53·4	36	49·3	170	52·5	9	52·9	59	51·3	102	53·1
Malmöhus »	263	61·9	483	77·4	746	71·1	16	50·0	292	70·4	438	72·8
Hallands »	65	63·1	44	48·9	109	56·5	7	63·6	35	51·5	67	58·8
Göteb. o. Bohus »	122	58·9	729	70·8	851	68·9	11	47·8	324	58·8	516	77·9
Älvsborgs »	192	68·6	91	70·5	283	69·2	7	38·9	126	72·4	150	69·1
Skaraborgs »	155	68·0	59	73·8	214	69·5	6	60·0	83	70·9	125	69·1
Värmlands »	115	71·9	76	78·4	191	74·3	3	37·5	80	76·9	108	74·5
Örebro »	121	58·5	79	77·5	200	64·7	9	64·3	77	64·7	114	64·8
Västmanlands »	96	53·3	62	49·6	158	51·8	3	37·5	56	53·8	99	51·3
Kopparbergs »	100	46·5	26	57·8	126	48·5	5	41·7	42	48·3	79	49·1
Gävleborgs »	109	56·5	66	57·9	175	57·0	4	50·0	68	58·6	103	56·3
Västernorrlands »	158	55·6	55	74·3	213	59·5	5	50·0	68	54·0	140	63·1
Jämtlands »	51	54·3	24	55·8	75	54·7	—	—	25	53·2	50	56·8
Västerbottens »	133	75·1	29	65·9	162	73·3	7	87·5	53	67·9	102	75·6
Norrbottnens »	59	64·1	16	39·0	75	56·4	5	45·5	29	64·4	41	53·2
Hela riket	2 819	60·7	4 557	73·7	7 376	68·2	147	47·1	2 603	65·3	4 626	71·0

landsbygden (28·7 %) än motsvarande tal för städerna (19·3 %). Det anförda synes ge vid handen, att motortrafikolyckorna på landsbygden till sina faktiska påföljder i allmänhet äro mera svårartade än städernas motsvarande olyckor.

Vad angår de rättsliga påföljderna, så ha uppgiftslämnarna haft att för varje särskilt fall besvara dels frågan, huruvida olyckan föranlett åtal (vare sig mot förare av delaktigt motorfordon eller annan person), dels frågan, huruvida blodprov å motorförare tagits. Av de lämnade svaren å den första av dessa frågor framgår, att antalet olyckor, som föranlett åtal, är 7 376 eller 68·2 % av hela antalet olyckor; motsvarande tal äro för landsbygden 2 819 (60·7 %) samt för städerna 4 557 (73·7 %). Huru åtalsfrekvensen ter sig för landsbygden och städerna inom de olika länen framgår av *tab. J*, som jämväl innehåller uppgifter om åtalsfrekvensen inom de olika länen för olyckorna, grupperade efter faktisk påföljd.

Jämför man relativtalen för de olika länen i deras helhet, finner man, att Stockholms stad har den högsta procentsiffran (82·0), närmast följt av Värmlands (74·3), Västerbottens (73·3), Kalmar (72·5) och Malmöhus län (71·1). De lägsta procenttalen återfinnas vid Kopparbergs (48·5), Västmanlands (51·8) och Kristianstads län (52·5). Tages hänsyn allenast till städerna, finner man högsta åtalsfrekvensen inom Uppsala län (87·0 %), närmast följt av Kronobergs

län (86.7 %) samt Stockholms stad (82.0 %), och lägsta åtalsfrekvensen inom Norrbottens län (39.0 %), närmast följd av Hallands (48.9 %), Kristianstads (49.3 %) och Västmanlands län (49.6 %). Ser man åter allenast till landsbygden, finner man de högsta talen vid Gotlands (81.3 %), Västerbottens (75.1 %), Kalmar (73.7 %) och Värmlands län (71.9 %) och de lägsta talen vid Kopparbergs (46.5 %), Südermanlands (50.4 %), Västmanlands (53.3 %) och Kristianstads län (53.4 %). Av olyckorna med dödlig utgång ha i genomsnitt för hela riket endast 47.1 % föranlett åtal; siffrorna för de olika länen variera mellan ett maximum av 87.5 % för Västerbottens län och ett minimum av 16.7 % för Uppsala och Jönköpings län. Primärmaterialet ger vid handen, att förklaringen till det nyssnämnda låga genomsnittstalet för riket är att söka däri, att just de personer, som vållat ifrågavarande olyckor, ofta blivit dödade vid olyckorna och sålunda icke kunnat åtalas. Högre än för olyckorna med dödlig utgång är den genomsnittliga åtalsfrekvensen för olyckorna med annan personskada (65.3 %) och ännu högre (71.0 %) är den för olyckorna med endast egendomsskada. De högsta åtalssiffrorna återfinnas beträffande olyckor med »annan personskada» vid Stockholms stad (80.0 %) och Gotlands län (77.8 %) samt beträffande olyckor med endast egendomsskada vid Stockholms stad (83.1 %) och Göteborgs och Bohus län (77.9 %); de lägsta siffrorna ha beträffande förstnämnda olyckor Blekinge (45.5 %), Kristianstads (51.3 %) och Hallands län (51.5 %) samt beträffande sistnämnda olyckor Kopparbergs (49.1 %) och Västmanlands län (51.3 %).

Efterföljande tablå belyser åtalsfrekvensen för motortrafikolyckorna, grupperade efter huvudorsak. Med grupp 1, grupp 2 o. s. v. i tablåen avses de tio i första kolumnen av tab. 5—7 upptagna särskilda huvudgrupperna av huvudorsaker, numrerade i den ordning de förekomma i sagda tabeller.

Område	Grupp 1		Grupp 2		Grupp 3		Grupp 4		Grupp 5	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Landsbygd	2 000	78.2	391	89.1	125	44.0	127	33.4	45	19.2
Städer	3 285	84.5	205	96.2	113	62.1	434	60.2	205	46.9
Hela riket	5 285	82.0	596	91.4	238	51.1	561	51.0	250	37.3
	Grupp 6		Grupp 7		Grupp 8		Grupp 9		Grupp 10	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Landsbygd	38	46.9	5	27.8	4	17.4	67	13.7	17	12.7
Städer	67	63.2	7	50.0	6	28.6	149	46.1	86	31.4
Hela riket	105	56.1	12	37.5	10	22.7	216	26.6	103	25.2

Högsta åtalsfrekvensen utvisar grupp 2 (motorförarens personliga förhållanden) med 91.4 % för hela riket, 89.1 % för landsbygden samt 96.2 % för städerna; närmast i ordningen kommer grupp 1 (motorförarens körsätt) med 82.0 % för hela riket, 78.2 % för landsbygden och 84.5 % för städerna. Minsta procenttalet återfinnes för hela riket och städerna under grupp 8 (väderleksförhållanden) samt för landsbygden under grupp 10 (»andra orsaker»).

Av samtliga 638 fall, beträffande vilka alkoholpåverkan räknats såsom huvudorsak, ha 91.5 % haft åtal till följd; motsvarande procenttal voro för lands-

bygden 89·6 och för städerna 95·1. För de 561 fall, då motorförarens alkoholpåverkan räknats såsom huvudorsak, var åtalsprocenten 95·5; motsvarande procenttal voro för landsbygden 94·3 och för städerna 97·9.

Blodprov har redovisats för allenast 469 fall, varav 251 på landsbygden och 218 i städerna.

VI. Fördelning efter orsak.

Enligt anvisningarna för uppgiftsformulärets begagnande ha uppgiftslämnarna haft att angiva olyckornas orsaker så noggrant som möjligt med ledning av föreliggande uppgifter av vittnen eller av personer, som varit delaktiga vid respektive olyckor. När flera orsaker samverkat i fråga om en och samma olycka, har det ålegat uppgiftslämnarna dels att i enlighet med en å formuläret angiven specifikation redovisa varje särskild av de samverkande orsakerna och dels att meddela, vilken av de redovisade orsakerna kunde anses vara huvudorsak till olyckan. Vad det sistnämnda angår, märkes, att varken å formuläret eller eljest angivits, vad som borde förstås med huvudorsak, och att sålunda uppgiftslämnarna härutinnan varit helt hänvisade till eget skön. Man torde emellertid kunna utgå ifrån det antagandet, att olikheterna i sättet för bedömning av vad som i de särskilda fallen varit huvudorsak på det hela taget icke ha alltför stor betydelse. Ser man på förhållandena allenast ur synpunkten av orsakssammanhanget, sådant detta faktiskt gestaltat sig, torde måhända fog icke finnas för att bland flera orsaker till en och samma olycka urskilja någon såsom huvudorsak. Annorlunda ställer sig emellertid saken, om man anlägger den synpunkten, att av två eller flera faktorer, vilka medverkat till en och samma olycka, någon kan anses i och för sig ha inneburit större risk än den eller de andra för att olyckan skulle inträffa. Med ett sådant betraktelsesätt torde hinder icke möta mot att skilja mellan huvudorsak och annan orsak. Beträffande den i uppgiftsformuläret intagna specifikationen av orsaker hänvisas till bilagan, sid. 28, samt till de tabeller, vari orsakerna redovisats (se nedan). Bland de i specifikationen upptagna olika orsakerna förekomma under huvudgruppen »motorförarens personliga förhållanden» dels »drucken», dels »eljest påverkad av starka drycker» samt under vardera av huvudgrupperna »velocipedåkares åtgärder», »fotgängares åtgärder» och »annan vägfärandes åtgärder» nyssnämnda båda undergrupper sammanslagna till en med beteckningen »påverkad av starka drycker». Då således större eller mindre alkoholpåverkan å någon vid en olycka delaktig person, t. ex. förare av delaktigt motorfordon, jämföras med andra orsaker till samma olycka, t. ex. för stor hastighet, har icke förbisett den möjligheten, att sistnämnda orsak själv kan ha varit en verkan av den förstnämnda. Hänsyn till denna möjlighet har man vid materialets bearbetning sökt taga på det sätt, att man på några få undantag när ansett alkoholpåverkan ha varit huvudorsak i de fall, då sådan påverkan överhuvud angivits såsom orsak. Även vid andra orsakskombinationer än nu berörda kunde tänkas, att en av orsakerna varit primär i förhållande till den eller de övriga såsom sekundära utan att likväl detta förhållande, såsom rätteligen bort ske, kommit till uttryck genom den förstnämndas an-

Tab. K. Motortrafikolyckor, procentuellt fördelade efter huvudorsak, under olika delar av år 1935.

Huvudorsaker	Landsbygden		Städerna		Hela riket				
	April—september	Övriga månader	April—september	Övriga månader	Första kvartalet	Andra kvartalet	Tredje kvartalet	Fjärde kvartalet	Hela året
Motorförares körsätt	55·8	54·2	62·9	62·9	56·9	60·3	59·4	60·9	59·6
Motorförares personliga förhållanden	10·7	7·9	3·4	3·5	5·7	7·0	6·3	5·0	6·0
Motorfordons beskaffenhet	5·6	6·7	3·4	2·4	3·5	4·4	4·4	4·6	4·3
Velocipedåkares åtgärder	11·3	4·2	14·3	8·7	5·8	11·5	14·0	7·5	10·2
Fotgängares åtgärder	5·3	4·7	6·4	7·9	6·7	6·5	5·4	6·5	6·2
Annan vägfarandes åtgärder	1·1	2·6	1·4	2·1	3·2	1·1	1·4	1·7	1·7
Ljusförhållanden	0·4	0·4	0·2	0·2	0·4	0·5	0·2	0·3	0·3
Väderleksförhållanden	0·2	0·9	0·3	0·4	0·6	0·1	0·4	0·6	0·4
Vägförhållanden	6·8	15·4	3·1	7·7	13·7	4·5	5·0	8·9	7·5
Andra huvudorsaker	2·8	3·0	4·6	4·2	3·5	4·1	3·5	4·0	3·8

givande såsom huvudorsak. Vid materialets bearbetning har emellertid beträffande dessa fall fått bero vid uppgiftslämnarnas redovisning. Skillnaden mellan »drucken» och »eljest påverkad av starka drycker» har å uppgiftsformuläret antytts genom hänvisning till strafflagen 18 kap. 15 § vid förstnämnda beteckning och till lagen $\frac{7}{6}$ 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, 1 §, vid sistnämnda beteckning. I strafflagen 18 kap. 15 § talas om den som »överlastar sig av starka drycker så, att av hans åtbörder eller orediga sinnesförfattning synbarligen märkas kan, det han drucken är»; i 1 § av den nyssnämnda lagen $\frac{7}{6}$ 1934 föreskrives straff för den som förer motorfordon under sådan påverkan av starka drycker »att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar».

I tab. 5—7 ha motortrafikolyckorna fördelats efter huvudorsak i förening med, respektive, månad, art och påföljd.

Uppgifterna i tab. 5 om olyckornas fördelning efter huvudorsak och månad belysas närmare av de i *tab. K* sammanslagna relativa talen. Sistnämnda tal avse olyckornas procentuella fördelning efter huvudorsak dels för landsbygden och dels för städerna, i båda fallen med åtskillnad mellan sommarhalvåret och vinterhalvåret, ävensom för riket i dess helhet med åtskillnad mellan de olika kvartalen under redogörelseåret.

Enligt tab. K äro de flesta olyckorna (59·6 %) att tillskriva motorförares körsätt såsom huvudorsak, medan ljus- och väderleksförhållanden angivits såsom huvudorsak i minsta antalet fall (0·3 resp. 0·4 %). För de övriga huvudorsaksgrupperna är ordningsföljden följande: velocipedåkares åtgärder (10·2 %), vägförhållandena (7·5 %), fotgängares åtgärder (6·2 %), motorförares personliga förhållanden (6·0 %), motorfordons beskaffenhet (4·3 %), »andra huvudorsaker» (3·8 %) och »annan vägfarandes åtgärder» (1·7 %). Gruppen »motorförares körsätt» kommer i första rummet inom samtliga sifferkolumner i tab. K. Vägförhållandena framträda såsom huvudorsak i större utsträckning under vinterhalvåret än under sommarhalvåret, särskilt på landsbygden. Motorförares personliga förhållanden spela större roll såsom huvudorsak på landsbygden än i

Tab. L. Motortrafikolyckor av olika arter, procentuellt fördelade efter huvudorsak, år 1935.

H u v u d o r s a k e r	Samman- körning		Påkör- ning		Ned- körning i dike		Körning mot träd, räcke, hus- vägg el. dyl.		Annan art		Samtliga		
	Lb.	St.	Lb.	St.	Lb.	St.	Lb.	St.	Lb.	St.	Lb.	St.	Lb. o. St.
Motorförarens körsätt . . .	64·3	72·7	54·6	59·8	42·8	44·2	52·7	59·9	39·8	36·3	55·1	62·9	59·6
Motorförarens personliga för- hållanden	2·7	1·4	6·4	3·2	25·6	23·2	17·0	11·2	8·8	2·7	9·5	3·5	6·0
Motorfordons beskaffenhet	3·5	1·9	3·8	2·3	12·9	12·8	11·3	10·3	8·8	3·4	6·1	3·0	4·3
Velocipedåkares åtgärder . .	12·7	14·9	9·1	11·7	1·2	1·2	0·9	0·6	9·9	8·8	8·2	11·7	10·2
Fotgängares åtgärder . . .	0·6	0·4	12·1	10·8	0·8	1·2	0·2	0·9	5·8	26·4	5·0	7·1	6·2
Annan vägfarandes åtg. . .	1·4	1·4	2·6	2·2	0·6	—	0·7	0·4	3·5	1·7	1·7	1·7	1·7
Ljusförhållanden	0·2	0·0	0·3	0·3	0·4	—	1·5	1·1	—	—	0·4	0·2	0·3
Väderleksförhållanden . . .	0·4	0·2	0·6	0·4	0·2	—	0·7	0·6	—	—	0·5	0·3	0·4
Vägförhållanden	13·2	5·1	6·7	4·4	12·9	12·8	12·6	8·1	9·4	8·1	10·6	5·2	7·5
Andra huvudorsaker	1·0	2·0	3·8	4·9	2·6	4·6	2·4	6·9	13·4	12·6	2·9	4·4	3·8

städerna och göra sig, om man ser till riket i dess helhet, mera gällande under sommarhalvåret än under vinterhalvåret. Grupperna »motorfordons beskaffenhet», »andra huvudorsaker» och »annan vägfarandes åtgärder» ha samma platser i ordningen vare sig man ser på rikssiffrorna för varje kvartal för sig eller man tar hänsyn till rikssiffrorna för hela redogörelseåret. Detsamma gäller för gruppen »annan vägfarandes åtgärder» i de särskilda kolumnerna för landsbygd och städer, medan däremot vissa avvikelser förekomma beträffande storleksordningen för grupperna »motorfordons beskaffenhet» och »andra huvudorsaker» inom ifrågavarande kolumner. Väderleks- och ljusförhållanden ha genomgående gjort sig minst gällande såsom huvudorsaker.

Ovan har under rubriken »IV. Fördelning efter art» införts och redogjorts för en på grundvalen av de absoluta talen i tab. 6 uppgjord tabell I, utvisande den procentuella fördelningen efter art av de efter huvudorsak grupperade olyckorna. Tab. L, som också är byggd på tab. 6, utvisar den procentuella fördelningen efter huvudorsak av de efter art grupperade olyckorna.

Både i fråga om landsbygden och städerna gäller, såsom framgår av tab. L, att av samtliga olyckor, tagna över ett, de för vilka motorförarens körsätt angivits såsom huvudorsak äro i absolut majoritet, vilken dock är större för städerna (62·9 %) än för landsbygden (55·1 %). Därefter följa i ordning för landsbygden grupperna »vägförhållanden», »motorförarens personliga förhållanden», »velocipedåkares åtgärder», »motorfordons beskaffenhet», »fotgängares åtgärder», »andra huvudorsaker», »annan vägfarandes åtgärder», »väderleksförhållanden» och »ljusförhållanden» samt för städerna grupperna »velocipedåkares åtgärder», »fotgängares åtgärder», »vägförhållanden», »andra huvudorsaker», »motorförarens personliga förhållanden», »motorfordons beskaffenhet», »annan vägfarandes åtgärder», »väderleksförhållanden» och »ljusförhållanden». Inom var och en av de olika artgrupperna är motorförarens körsätt den åtminstone relativt mest förekommande huvudorsaken samt äro väderleksförhållanden och, med undantag för ett slag av olyckor, ljusförhål-

Tab. M. Motortrafikolyckor i grupper efter påföljd samt med procentuell fördelning efter huvudorsak, år 1935.

Påföljder	Fördelning efter huvudorsak										
	Motorförarens körsätt	Motorförarens personliga förhållanden	Motorfordons beskaffenhet	Velociped-åkarens åtgärder	Fotgängares åtgärder	Vägförhållanden	Annan vägförhållanden	Ljusförhållanden	Väderleksförhållanden	Vägförhållanden	Andra huvudorsaker
Personskada	48·9	5·0	3·2	19·1	14·3	1·7	0·2	0·3	4·7	2·6	
Därav:											
dödlig utgång	37·5	8·3	1·9	17·3	22·8	3·2	0·3	0·3	5·5	2·9	
annan svår	49·0	4·4	3·5	17·9	16·5	1·4	0·4	—	4·6	2·3	
» lindrig	50·1	4·8	3·2	19·7	12·7	1·6	0·2	0·3	4·6	2·8	
Endast egendomsskada . . .	66·6	6·7	5·1	4·3	0·8	1·8	0·3	0·5	9·4	4·5	
Därav:											
större (> 100 kr. värde)	72·2	6·0	5·7	0·6	0·4	1·3	0·3	0·3	9·8	3·4	
mindre	63·1	7·1	4·6	6·6	1·1	2·1	0·4	0·7	9·1	5·2	
Samtliga olyckor	59·6	6·0	4·3	10·2	6·2	1·7	0·3	0·4	7·5	8·8	

landen de minst förekommande huvudorsakerna. Nämda undantag utgöres av gruppen »körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.», för vilken ljusförhållandena spela en något större roll såsom huvudorsak. I övrigt kan här antecknas, att vägförhållandena, särskilt på landsbygden, samt velocipedåkarens åtgärder, främst i städerna, synas medföra ganska stora risker för sammankörning; att påkörningarna i stor utsträckning både på landet och i städerna bero på fotgängares och velocipedåkarens åtgärder; att dikeskörningarna samt körningarna mot träd, räcke, husvägg el. dyl. både på landet och i städerna ofta äro att tillskriva motorförarens personliga förhållanden samt motorfordons beskaffenhet och vägförhållanden; samt slutligen att gruppen »annan art», vad städerna angår, har att uppvisa ett högt relativtal vid huvudorsaken fotgängares åtgärder.

Motortrafikolyckornas fördelning efter huvudorsak och faktisk påföljd återfinnes, såsom redan nämnts, i tab. 7. Den procentuella fördelningen efter huvudorsak av antalet olyckor inom varje särskild påföljdsgrupp framgår av tab. M.

Jämför man till att börja med procentalen för alla olyckor, som haft personskada till följd, å ena sidan, med procentalen för alla olyckorna med endast egendomsskada, å andra sidan, finner man, att inom båda dessa påföljdshuvudgrupper relativt största antalet olyckor är att huvudsakligen tillskriva motorförarens körsätt. Ifrågavarande maximisiffra är dock avsevärt större inom den sistnämnda gruppen (66·6 %) än inom den förstnämnda (48·9 %). Bland olyckorna med personskada ha vidare velocipedåkarens och fotgängares åtgärder gjort sig starkt gällande såsom huvudorsaker (19·1 resp. 14·3 %); inom den andra påföljdshuvudgruppen komma vägförhållandena och motorförarens personliga förhållanden närmast maximum fastän på ett betydligt avstånd från detsamma (9·4 resp. 6·7 %). De minsta relativtalen återfinnas inom alla

Tab. N. Motortrafikolyckor i grupper efter påföljd, procentuellt fördelade efter orsak, år 1985.

Orsaksgupper	Landsbygden				Städerna				Hela riket			
	Dödlig utgång	Annan personskada	Endast egen-domskada	Samtliga	Dödlig utgång	Annan personskada	Endast egen-domskada	Samtliga	Dödlig utgång	Annan personskada	Endast egen-domskada	Samtliga
I. Motorförarens personliga förhållanden eller körsätt . . .	9.8	16.5	18.6	17.4	11.4	18.5	32.4	27.0	10.2	17.6	26.7	22.9
II. Motorfordons beskaffenhet . .	1.3	1.4	2.0	1.7	—	0.7	1.4	1.1	1.0	1.0	1.7	1.4
III. Velocipedåkarens åtgärder . .	3.9	6.6	0.6	3.0	7.6	8.6	2.8	5.0	4.8	7.8	1.9	4.1
IV. Fotgängares åtgärder	9.0	5.4	0.3	2.6	15.2	7.8	0.4	3.3	10.6	6.8	0.3	3.0
V. Annan vägfarandes åtgärder . .	—	0.6	0.6	0.5	—	0.5	0.7	0.6	—	0.5	0.6	0.6
VI. Annat	5.2	6.4	12.7	10.0	5.1	5.7	9.7	8.2	5.1	6.0	10.9	9.0
I i förening med II	5.2	6.1	5.8	5.9	5.1	2.5	2.7	2.7	5.1	4.0	4.0	4.0
I » » » III	9.4	8.4	0.4	3.8	8.8	10.7	3.6	6.3	9.3	9.7	2.3	5.2
I » » » IV	5.2	3.6	0.3	1.8	7.6	7.1	0.3	2.9	5.8	5.6	0.3	2.4
I » » » V	1.3	0.6	0.9	0.8	1.3	0.8	1.9	1.5	1.3	0.8	1.5	1.2
I » » » VI	32.6	33.2	53.6	45.0	16.4	23.5	40.4	33.9	28.5	27.6	45.9	38.7
Andra kombinationer, vari II ingår	0.4	1.1	2.4	1.8	2.5	0.6	0.8	0.7	1.0	0.8	1.5	1.2
Övriga kombinationer	16.7	10.1	1.8	5.7	19.0	13.0	2.9	6.8	17.3	11.8	2.4	6.3

påföljdsgrupper vid ljus- och väderleksförhållanden. För övrigt märkes, att fotgängares åtgärder spelat en relativt större roll såsom huvudorsak vid olyckorna med dödlig utgång än vid övriga olyckor; att velocipedåkarens åtgärder relativt oftare angivits såsom huvudorsak vid olyckor med annan personskada än vid övriga olyckor; samt att procenttalet för motorförarens körsätt är särskilt högt inom påföljdsgruppen »större egendomsskada» (72.2 %), medan å andra sidan särskilt procenttalet för velocipedåkarens åtgärder inom gruppen »mindre egendomsskada» är högt i förhållande till motsvarande procenttal inom gruppen »större egendomsskada».

Medan tab. 5—7 avse allena motortrafikolyckornas huvudorsaker, utgöra tab. 8 och 9 sammanställningar, grundade på de lämnade uppgifterna rörande samtliga vid olyckorna medverkande orsaker.

I tab. 8 redovisas sålunda olyckorna efter sina orsaker, sammanförda i 13 olika grupper på sätt tabellens första kolumn utvisar, och med angivande jämväl för varje sådan grupp av antalet olyckor med resp. dödlig utgång, annan personskada och endast egendomsskada. Proportionerna framträda klarare i tab. N, varefter de efter påföljd uppdelade olyckorna procentuellt fördelats i enlighet med orsaksgupperingen i tab. 8.

Tab. N utvisar, att de relativt flesta (38.7 %) av samtliga här redovisade motortrafikolyckor ha berott på en samverkan av motorförarens personliga förhållanden eller körsätt samt någon eller några faktorer, som ej äro att hänföra till motorfordons beskaffenhet, velocipedåkarens, fotgängares eller annan vägfarandes åtgärder (gruppen »I i förening med VI»). Motsvarande siffror äro för landsbygden och städerna 45.0 resp. 33.9 %, båda jämväl maximisiffror. Den relativt näst största gruppen är för såväl hela riket som landsbygden och städerna den, vilken omfattar olyckor orsakade av motorförarens personliga för-

hållanden eller körsätt utan medverkan av annan orsak. Jämväl inom de särskilda kolumnerna för olyckor med »annan personskada» och »endast egendomsskada» återfinnas största och näst största relativtalen vid nu angivna respektive orsaksgrupper. Inom de särskilda kolumnerna för olyckor med dödlig utgång ligger maximum, såvitt angår hela riket och landsbygden, också vid »I i förening med VI» men beträffande städerna vid »övriga kombinationer»; näst största relativtalet kommer, såvitt angår hela riket och landsbygden, på »övriga kombinationer» och beträffande städerna på kombinationen »I i förening med VI». Motorförarens personliga förhållanden eller körsätt har medverkat till allt som allt 74·4 % av samtliga olyckor i hela riket, medan motorfordons beskaffenhet medverkat till allenast 6·6 % därav.

En detaljerad redovisning av motortrafikolyckorna med hänsyn till deras orsaker erbjuder tab. 9. Denna tabell, vari fördelningen efter orsak är kombinerad med fördelning efter delaktiga trafikelement, är så uppställd, att en och samma olycka måst redovisas i kolumnen för varje slag av delaktiga trafikelement å var och en av raderna för resp. medverkande orsaker. Följande exempel torde vara ägnat att klargöra innebörden av det sagda: en olycka, vari en privat personbil och en lastbil varit delaktiga, har berott på, att dels personbilen framförts med för stor hastighet och dels lastbilens förare varit drucken; denna olycka redovisas dels i kol. 2 och dels i kol. 5 av tab. 9 och i båda dessa kolumner dels å raden »för stor hastighet» under rubriken »motorförarens körsätt» och dels å raden »drucken» under rubriken »motorförarens personliga förhållanden». Av exemplet framgår, att icke alla olyckor, som redovisats i kolumnen för privat personbil å raden för drucken motorförare, måste ha berott på, att just personbilens förare varit drucken; att således icke heller alla olyckor, som redovisats i kolumnen för lastbil å raden för oförsiktig omkörning, måste ha berott på, att just lastbilens förare gjort sig skyldig till oförsiktig omkörning; o. s. v.

Efterföljande *tab. O* utvisar, huru stor procent av samtliga olyckor som helt eller delvis är att tillskriva varje särskilt angiven orsaksfaktor.

Man finner, att 100 olyckor genomsnittligen förekomma redovisade cirka 249 gånger å raderna för de särskilda orsakerna i tab. O, ett förhållande som också kan uttryckas så, att 100 olyckor genomsnittligen äro att tillskriva 249 orsaker (på landsbygden cirka 282 och i städerna cirka 224). Vad angår de särskilda orsakerna, så återfinnes största procenttalet såväl för hela riket som för landsbygd och städer var för sig vid »annan oriktig eller ovarsam framfart» under rubriken »motorförarens körsätt» (resp. 34·1, 29·8 och 37·3 %). Bland andra relativt ofta förekommande orsaker kunna nämnas »korsväg eller sidoväg» (resp. 20·4, 15·6 och 24·1 %), »för stor hastighet» under rubriken »motorförarens körsätt» (resp. 19·5, 27·1 och 13·8 %), »annat fordons förkörsrätt ej iakttagen» (resp. 17·1, 8·1 och 23·9 %), »oförsiktig omkörning» (resp. 15·0, 18·2 och 12·7 %), »mörker» (resp. 13·4, 15·8 och 11·7 %) samt, särskilt med hänsyn till landsbygden, »vägkrök» (resp. 10·2, 20·0 och 2·8 %).

Samtliga olyckor ha i *tab. P* fördelats efter medverkande orsaker, sammanförda till huvudgrupper, på 100 olyckor, varjämte i samma tabell en liknande

Tab. O. Motortrafikolyckor efter medverkande orsaker, på 100 dylika olyckor, år 1935.

O r s a k e r	Lb.	St.	Hela riket	O r s a k e r	Lb.	St.	Hela riket
<i>Motorförarens körsätt.</i>				<i>Annan oriktig eller ovarsam åtgärd</i>			
För stor hastighet	27.1	13.8	19.5	Påverkad av starka drycker	0.2	0.1	0.1
Körning på orätt sida av vägen	13.4	5.6	8.9	Annat	0.1	0.1	0.1
Oförsiktig omkörning	18.2	12.7	15.0	<i>Ljusförhållanden.</i>			
Annat fordons förkörsrätt ej iakttagen	8.1	23.9	17.1	Bländande solsken	2.2	1.4	1.7
Ej nedbländning vid möte	1.1	0.3	0.6	Skymning	4.7	2.5	3.4
Annan oriktig eller ovarsam framfart	29.8	37.3	34.1	Mörker	15.8	11.7	13.4
Annat	1.2	0.3	0.7	Annat	0.1	0.5	0.3
<i>Motorförarens personliga förhållanden.</i>				<i>Väderleksförhållanden.</i>			
Ovan	3.0	1.3	2.1	Storm	0.6	0.5	0.5
Drucken	1.6	0.5	1.0	Dimma	2.5	1.0	1.7
Eljest påverkad av starka drycker	6.6	2.8	4.4	Regn	3.3	7.2	5.6
Kroppsligt eller själsligt lyte	0.3	0.1	0.2	Hagel	0.1	0.1	0.1
Annat	1.6	0.3	0.9	Snöfall eller snöyra	3.1	2.5	2.8
<i>Motorfordons beskaffenhet.</i>				Annat	0.2	1.2	0.8
Bromsarna el. styrinrättningen el. lyktorna i olag	5.9	3.3	4.4	<i>Vägförhållanden.</i>			
Motorstopp	0.3	0.2	0.2	Gupp	0.6	0.1	0.3
Punktering	1.4	0.1	0.7	Vägkrök	20.0	2.8	10.2
Annat	2.1	0.9	1.4	Korsväg eller sidoväg	15.6	24.1	20.4
<i>Velocipedåkarens åtgärder.</i>				Bevakad järnvägs korsning i plan	2.7	0.7	1.6
För stor hastighet	1.9	4.3	3.3	Icke bevakad järnvägs korsning i plan	1.8	0.3	0.9
Färd på orätt sida av vägen	3.9	2.2	3.0	Brant backe	3.4	1.5	2.3
Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordning	0.4	0.2	0.3	Backkrön	3.2	0.4	1.6
Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	6.1	10.1	8.4	Vägbanan smal	8.4	1.9	4.7
Påverkad av starka drycker	0.5	0.3	0.4	Skymd sikt	13.2	3.6	7.7
Annat	0.6	1.0	0.9	Vägen slirig eller spärig	9.3	9.8	9.6
<i>Fotgängares åtgärder.</i>				Lös sand, grus eller stenar på vägen	2.2	0.4	1.2
Oförsiktigt beträdande av eller onödigt uppehåll å körbana	5.8	8.0	7.0	Svag vägkant	2.2	0.2	1.1
Påverkad av starka drycker	0.5	0.4	0.4	Lös snö	4.6	2.5	3.4
Annat	0.2	0.5	0.4	Isgata	10.0	5.4	7.3
<i>Annan vägfarandes åtgärder.</i>				Avsaknad av eller otjänligt varningsmärke	0.9	0.1	0.5
För stor hastighet	0.2	0.6	0.4	Pågående vägarbete	1.6	1.0	1.3
Färd på orätt sida av vägen	0.6	0.1	0.3	Annat	0.6	0.9	0.7
Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordning	0.2	0.0	0.1	<i>Andra orsaker</i>			
					4.9	6.7	5.9
				Summa	281.9	224.5	249.1

Tab. P. Motortrafikolyckor i grupper efter delaktiga fordon m. m., fördelade efter medverkande orsaker, på 100 olyckor, år 1935.

Orsaker	Samtliga olyckor	Olyckor med								
		privat personbil	persontrafikbil	personomnibus	lastbil	motorcykel		hästfordon	velociped	fotgängare
						med bivagn	utan bivagn			
<i>Landsbygden.</i>										
Motorförarens körsätt	71.8	75.2	76.1	73.3	74.0	89.7	81.7	69.3	53.2	54.8
Motorförarens personliga förhållanden	12.8	12.6	11.8	5.8	10.3	13.2	12.7	6.1	3.8	9.8
Motorfordons beskaffenhet	9.7	9.2	9.4	10.1	9.7	13.2	7.4	11.7	3.1	6.8
Velocipedåkarens åtgärder	10.7	9.6	8.6	8.1	6.8	4.4	8.9	0.3	68.3	1.1
Fotgängares åtgärder	6.1	5.3	6.0	3.1	4.2	7.4	5.8	1.9	0.4	59.0
Annan vägfarandes åtgärder	2.3	1.8	2.2	2.3	1.9	1.5	0.7	24.9	—	0.7
Ljusförhållanden	22.8	23.4	25.9	14.0	17.8	16.2	21.4	31.7	16.3	30.1
Väderleksförhållanden	9.1	9.2	10.7	10.1	9.1	4.4	7.1	13.9	5.0	9.8
Vägförhållanden	56.9	58.4	63.1	60.8	61.1	52.9	56.3	50.5	46.4	26.4
Annat	4.9	3.6	4.8	4.3	5.3	3.0	3.1	13.6	3.6	5.2
Summa	207.1	208.3	218.6	191.9	200.2	205.9	205.1	223.9	200.1	203.7
<i>Städerna.</i>										
Motorförarens körsätt	73.3	78.6	74.2	75.1	75.4	79.7	84.7	76.5	59.6	48.6
Motorförarens personliga förhållanden	4.7	6.4	3.5	3.1	3.2	6.8	4.2	1.0	2.1	4.4
Motorfordons beskaffenhet	4.5	5.0	3.1	4.7	4.1	5.4	3.7	5.1	2.4	2.6
Velocipedåkarens åtgärder	15.5	12.1	13.3	12.2	13.2	6.8	9.7	4.1	55.3	0.9
Fotgängares åtgärder	8.5	6.2	9.7	4.7	6.5	9.4	8.7	1.0	0.5	68.6
Annan vägfarandes åtgärder	3.0	2.2	1.5	2.3	3.6	0.7	0.4	22.5	0.3	0.1
Ljusförhållanden	16.0	18.0	23.0	15.0	10.7	10.8	14.9	26.5	10.7	17.8
Väderleksförhållanden	11.7	12.4	16.8	13.4	11.2	8.1	7.3	11.2	8.8	11.5
Vägförhållanden	42.0	42.8	44.9	46.5	44.2	33.1	42.3	44.9	38.4	27.1
Annat	6.7	5.9	8.2	8.4	6.3	8.1	1.9	14.3	5.0	5.3
Summa	185.9	189.6	198.2	185.4	178.4	168.9	177.8	207.1	183.1	187.4
<i>Hela riket.</i>										
Motorförarens körsätt	72.7	77.0	75.0	74.4	74.8	82.9	83.3	71.0	57.7	51.0
Motorförarens personliga förhållanden	8.2	9.3	6.8	4.1	6.1	8.8	8.2	4.9	2.6	6.4
Motorfordons beskaffenhet	6.7	6.9	5.6	6.7	6.4	7.9	5.4	10.1	2.6	4.2
Velocipedåkarens åtgärder	13.4	11.0	11.4	10.7	10.6	6.0	9.3	1.2	59.1	1.0
Fotgängares åtgärder	7.5	5.8	8.2	4.1	5.6	8.8	7.4	1.7	0.5	64.9
Annan vägfarandes åtgärder	2.7	2.0	1.8	2.4	2.9	0.9	0.5	24.3	0.2	0.3
Ljusförhållanden	18.9	20.5	24.2	14.6	13.6	12.5	17.9	30.5	12.4	22.5
Väderleksförhållanden	10.6	11.0	14.4	12.1	10.3	6.9	7.2	13.3	7.7	10.9
Vägförhållanden	48.4	49.9	52.2	51.9	51.1	39.4	48.8	49.1	40.7	26.8
Annat	5.9	4.8	6.8	6.9	5.9	6.5	2.5	13.8	4.6	5.6
Summa	195.0	198.2	206.4	187.9	187.3	180.6	190.5	219.9	188.1	193.6

fördelning skett inom vissa av de i tab. 9 redovisade, efter delaktiga trafik-element bestämda grupperna.

Såsom synes av tab. P, har i flertalet fall (> 70 %) motorförarens körsätt spelat in såsom orsaksfaktor. Särskilt stor betydelse har denna orsaksfaktor haft vid motorcykelolyckorna och speciellt vid dem av dessa, som inträffat på landsbygden; däremot har den spelat mindre roll vid olyckorna med motorfordon å ena sidan samt velocipedåkare eller fotgängare å andra sidan, där

Tab. R. Motortrafikolyckor, helt eller delvis orsakade av alkoholpåverkan, år 1935.

Orsaker	Landsbygd		Städer		Hela riket		Därav med					
							Dödlig utgång		Annan personskada		Endast egendoms-skada	
	An-tal	%	An-tal	%	An-tal	%	An-tal	%	An-tal	%	An-tal	%
Förare av privat personbil:												
drucken	35	0·7	20	0·3	55	0·5	2	0·7	6	0·2	47	0·7
eljest påverkad av starka drycker . .	175	3·8	102	1·7	277	2·6	8	2·6	77	1·9	192	3·0
Förare av persontrafikbil:												
drucken	5	0·1	—	—	5	0·0	—	—	1	0·0	4	0·1
eljest påverkad av starka drycker . .	28	0·6	11	0·2	39	0·4	—	—	8	0·2	31	0·5
Förare av personomnibus:												
drucken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
eljest påverkad av starka drycker . .	4	0·1	1	0·0	5	0·0	2	0·7	1	0·0	2	0·0
Förare av lastbil:												
drucken	30	0·6	9	0·1	39	0·4	1	0·3	9	0·2	29	0·4
eljest påverkad av starka drycker . .	72	1·5	44	0·7	116	1·1	1	0·3	35	0·9	80	1·2
Förare av motorcykel:												
drucken	3	0·1	1	0·0	4	0·0	—	—	2	0·0	2	0·0
eljest påverkad av starka drycker . .	32	0·7	14	0·2	46	0·4	8	2·6	27	0·7	11	0·2
Velopedåkare påverk. av starka drycker	22	0·5	19	0·3	41	0·4	4	1·2	31	0·8	6	0·1
Fotgängare » » »	21	0·5	25	0·4	46	0·4	6	1·9	34	0·9	6	0·1
Annat vägfärande påverkad av starka drycker	8	0·2	4	0·1	12	0·1	—	—	3	0·1	9	0·1
Summa	435	9·4	250	4·0	685	6·3	32	10·3	234	5·9	419	6·4
Summa efter avdrag av dubbelräknade	433	9·3	243	3·9	676	6·2	31	9·9	230	5·8	415	6·4

i stället velocipedåkares resp. fotgängares åtgärder jämförelsevis ofta medverkat. För inemot hälften (48·4 %) av samtliga olyckor, tagna över ett, ha vägförhållandena, ensamma eller i förening med annat, angivits såsom orsak; motsvarande siffra är för landsbygden 56·9 % och för städerna 42·0 %; olyckorna med persontrafikbil, personomnibus och lastbil på landsbygden ha i särskilt stor utsträckning berott på vägförhållandena. De orsaksfaktorer, som i tabellen sammanförts under beteckningen »annan vägfärandes åtgärder», ha gjort sig minst gällande; det är egentligen endast i fråga om de olyckor, vilka inträffat med motorfordon å ena sidan samt hästfordon å andra sidan, som procenttalen för denna orsaksgrupp uppnå någon nämnvärd höjd.

En särskild bearbetning av primärmaterialet har skett i syfte att något närmare klargöra den roll alkoholen spelat vid de motortrafikolyckor, varom här är fråga. Resultatet av denna bearbetning har sammanfattats i tab. R, som utvisar dels absoluta antalet motortrafikolyckor, som helt eller delvis orsakats därav att i olyckan delaktig person varit berörd av starka drycker, dels detta antal satt i relation till hela antalet redovisade motortrafikolyckor. Skillnad har gjorts dels mellan landsbygd och städer, dels mellan olyckorna eftersom de medfört dödlig utgång, annan personskada eller endast egendoms-skada.

Enligt de lämnade uppgifterna äro 676 eller 6·2 % av de under år 1935 timade och i denna berättelse redovisade motortrafikolyckorna helt eller delvis

att tillskriva delaktiga personers alkoholpåverkan. Av ifrågavarande 676 olyckor inträffade de flesta på landsbygden: 433 eller 9·3 % av samtliga olyckor på landsbygden; de i städerna timade övriga 243 motsvara 3·9 % av samtliga olyckor i städerna. I avseende å den faktiska påföljden har redovisats dödlig utgång i 31 fall (9·9 % av samtliga olyckor med dödlig utgång), annan personskada i 230 fall (5·8 % av samtliga olyckor med annan personskada) samt endast egendomsskada i 415 fall (6·4 % av samtliga olyckor med endast egendomsskada). I nära hälften (332) av de fall, beträffande vilka alkoholpåverkan uppgivits såsom orsak, har den alkoholpåverkade varit förare av privat personbil; i 155 fall har den sålunda påverkade varit lastbilförare.

B. Vid motortrafikolyckor skadade personer.

De vid här ifrågavarande motortrafikolyckor skadade personerna ha i tab. 10 fördelats efter olyckornas orsaker samt efter kön och ålder. Det har i tabellen vidare skilts mellan landsbygd och städer samt mellan dödade, eljest svårt skadade och lindrigt skadade, varjämte särskilda uppgifter lämnats rörande motorfordons förare och passagerare, velocipedåkare och fotgängare. Orsaksgrupperingen har gjorts efter samma schema, som kommit till användning i tab. 8, i 13 olika grupper på sätt tabellens första kolumn utvisar. Beträffande attributen dödad, eljest svårt skadad och lindrigt skadad hänvisas till vad därom anförts ovan sid. 17*.

Hela antalet under redogörelseåret skadade personer var för hela riket 5 058, för landsbygden 2 454 och för städerna 2 604, varav resp. 3 722, 1 812 och 1 910 män samt resp. 1 336, 642 och 694 kvinnor. Antalet dödade var för hela riket 331 (257 m., 74 kv.), för landsbygden 243 (188 m., 55 kv.) och för städerna 88 (69 m., 19 kv.); antalet eljest svårt skadade var för hela riket 1 084 (825 m., 259 kv.), för landsbygden 580 (448 m., 132 kv.) och för städerna 504 (377 m., 127 kv.); antalet lindrigt skadade var för hela riket 3 643 (2 640 m., 1 003 kv.), för landsbygden 1 631 (1 176 m., 455 kv.) och för städerna 2 012 (1 464 m., 548 kv.). Av de skadade voro 924 (för landsbygden 554 och för städerna 370) personer förare av motorfordon, som varit delaktiga i resp. olyckor; 1 001 (för landsbygden 667 och för städerna 334) personer passagerare å motorfordon, som varit delaktiga i resp. olyckor; 1 695 (för landsbygden 625 och för städerna 1 070) personer velocipedåkare; samt 1 237 (för landsbygden 484 och för städerna 753) personer fotgängare.

En procentuell fördelning efter ålder och kön av de vid olyckorna skadade personerna, grupperade efter olyckornas orsaker, återfinnes i *tab. S*.

Av samtliga skadade voro, såsom *tab. S* utvisar, 26·4 % kvinnor. Särskilt höga procenttal (36·5 resp. 34·3 %) för kvinnorna märkas inom orsaksgrupporna IV (fotgängares åtgärder) och I + IV (motorförarens personliga förhållanden eller körsätt i förening med fotgängares åtgärder). De skadade kvinnliga motorförarna utgjorde 0·4 % av samtliga skadade personer, vilket motsvarar 2·3 % av hela antalet skadade motorförare; de skadade kvinnliga

Tab. S. Vid motortrafikolyckor skadade personer, i grupper efter olyckornas orsaker, procentuellt fördelade efter ålder och kön, år 1935.

Personer	Gruppering efter orsaker													
	I	II	III	IV	V	VI	I+II	I+III	I+IV	I+V	I+VI	Övriga kombinationer med II	Övriga kombinationer	Samtliga
Motorfordons förare	25.1	43.9	2.4	1.6	4.7	19.4	23.5	3.7	3.7	15.0	31.2	14.6	3.9	18.3
Därav:														
under 35 år	16.9	22.7	2.1	1.0	4.7	14.0	16.8	2.1	3.0	10.0	20.5	9.7	2.3	12.1
35 år och däröver	8.0	21.2	0.3	0.6	—	5.4	6.7	1.6	0.7	5.0	10.6	4.9	1.6	6.1
ålder ej angiven	0.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.1	—	—	0.1
kvinnor	0.7	1.5	—	—	—	0.3	—	—	—	—	0.8	—	—	0.4
Motorfordonspassagerare	25.4	45.5	2.7	0.6	9.5	29.0	34.5	1.6	1.9	20.0	33.3	29.3	2.9	19.8
Velocipedåkare	29.2	4.6	94.6	0.3	—	25.4	15.1	94.3	0.4	2.5	17.1	29.3	55.3	33.5
Därav:														
under 15 år	1.2	—	14.8	—	—	1.4	2.5	8.0	—	—	1.4	2.5	10.4	3.7
15—25 år	12.4	3.1	32.9	—	—	10.4	2.5	36.7	—	—	5.8	17.1	20.4	12.5
25—60 »	14.4	1.5	40.7	0.3	—	12.2	7.6	43.0	0.4	2.5	9.3	9.7	20.9	15.4
60 år och däröver	1.2	—	6.2	—	—	1.1	2.5	6.6	—	—	0.6	—	3.6	1.9
ålder ej angiven	—	—	—	—	—	0.3	—	—	—	—	—	—	—	0.0
kvinnor	6.9	—	22.3	—	—	3.9	3.4	21.4	0.4	—	3.9	4.9	9.5	7.3
Fotgångare	17.5	3.0	0.3	97.5	19.1	19.0	18.9	0.4	93.6	2.5	14.3	24.4	32.4	24.4
Därav:														
under 6 år	0.5	—	—	20.1	4.8	—	2.5	—	6.0	—	0.7	2.5	3.7	2.4
6—15 år	1.3	1.5	—	28.3	9.5	2.5	1.3	—	13.6	—	0.5	7.3	5.4	3.8
15—60 »	12.5	1.5	—	30.8	—	12.9	12.2	0.2	52.5	—	11.0	7.3	15.4	13.4
60 år och däröver	3.2	—	0.3	17.3	4.8	3.6	2.9	0.2	21.5	2.5	2.1	7.3	7.9	4.8
ålder ej angiven	—	—	—	1.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.0
kvinnor	7.1	1.5	—	36.2	—	5.7	7.6	0.5	32.5	—	5.1	12.2	10.7	8.8
Övriga skadade	2.8	3.0	—	—	66.7	7.2	8.0	—	0.4	60.0	4.1	2.4	5.5	4.0
Samtliga skadade	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Därav:														
under 15 år	3.9	6.1	14.9	48.4	61.9	6.8	9.3	8.2	20.0	25.0	3.5	12.2	23.3	11.6
15—60 år	87.9	90.9	78.6	33.3	33.3	83.5	81.5	84.7	58.5	65.0	89.8	73.2	65.1	79.1
60 år och däröver	7.4	1.5	6.5	17.3	4.8	9.0	8.8	7.1	21.5	10.0	5.7	14.6	11.6	8.7
ålder ej angiven	0.8	1.5	—	1.0	—	0.7	0.4	—	—	—	1.0	—	—	0.6
kvinnor	27.2	18.2	23.1	36.5	28.6	21.9	27.7	23.0	34.3	10.0	27.1	26.8	22.2	26.4

velocipedåkarna utgjorde 7·3 % av samtliga skadade personer, vilket motsvarar 21·7 % av hela antalet vid motortrafikolyckor skadade velocipedåkare; de skadade kvinnliga fotgängarna utgjorde 8·8 % av samtliga skadade personer, vilket motsvarar 36·1 % av hela antalet vid motortrafikolyckor skadade fotgängare.

Samtliga skadade fördelade sig efter ålder sålunda, att största delen eller 79·1 % tillhörde åldersgruppen 15—60 år, 11·6 % voro under 15 år och de övriga, bortsett från cirka en halv procent för vilken åldern icke angivits, fyllt 60 år. Till jämförelse kan här nämnas, att befolkningen i sin helhet vid slutet av år 1933 — den senaste tidpunkt för vilken uppgift finnes tillgänglig — fördelade sig på åldersgrupperna 0—15 år, 15—60 år samt 60 år och däröver med resp. 23·4, 63·6 och 13·0 %. Den mellersta åldersgruppens övervikt framträder starkast inom orsaksgrupperna II (motorfordons beskaffenhet), I + VI (motorförarens personliga förhållanden eller körsätt i förening med »annat») samt I (motorförarens personliga förhållanden eller körsätt); den lägsta åldersgruppen har de högsta procenttalen inom orsaksgrupperna V (»annan vägförandes» åtgärder) och IV (fotgängares åtgärder).

För motorförare, velocipedåkare och fotgängare ha i tab. S genomförts särskilda åldersfördelningar. Sålunda har beträffande motorförare skilts mellan personer under 35 år och personer, som fyllt 35 år. Så vitt angår samtliga olyckor, tagna över ett, är procentsiffran för skadade motorförare under 35 år (12·1) dubbelt så hög som siffran för de skadade äldre motorförarna. Jämväl inom de olika orsaksgrupperna äro procentsiffrorna för den yngre åldersgruppen genomgående högre än procentsiffrorna för den äldre åldersgruppen; inom orsaksgruppen II (motorfordons beskaffenhet) är emellertid differensen obetydlig (22·7 resp. 21·2 %).

Velocipedåkarna ha i tab. S uppdelats på 4 åldersklasser: under 15 år, 15—25 år, 25—60 år samt 60 år och däröver. Med undantag för orsaksgrupperna II och »övriga kombinationer med II», inom vilka högsta procenttalen komma på åldersgruppen 15—25 år, återfinnes maximiprocenten genomgående vid åldersgruppen 25—60 år; i ordning därefter följa procenttalen för åldersgrupperna 15—25 år, under 15 år samt 60 år och däröver. Mera än 94 % av hela antalet skadade vid motortrafikolyckor, som uteslutande eller till någon del tillskrivits velocipedåkares åtgärder, utgöras av velocipedåkare, vilka alltså uppenbarligen oftast själva bli offer för sin egen vårdslöshet.

Jämväl fotgängarna ha i tab. S uppdelats på 4 åldersklasser, dock ej på samma sätt som velocipedåkarna; skillnad har gjorts mellan fotgängare under 6 år, från och med 6 till 15 år, från och med 15 till 60 år samt från och med 60 år. Största antalet vid motortrafikolyckor skadade fotgängare tillhörde åldersgruppen 15—60 år; näst största antalet kommer på åldersgruppen 60 år och däröver. Mera än 97 % av hela antalet skadade vid motortrafikolyckor, som uteslutande tillskrivits fotgängares åtgärder, och mera än 93 % av hela antalet skadade vid motortrafikolyckor, som tillskrivits motorförarens personliga förhållanden eller körsätt i förening med fotgängares åtgärder, utgöras av fotgängare, vilka alltså, liksom velocipedåkarna, uppenbarligen oftast själva komma till skada genom egen ovarsamhet i trafiken.

Av tab. S kan slutligen inhämtas de procentuella förhållandena mellan, å ena sidan, dels antalet skadade motorfordonspassagerare och dels antalet »övriga skadade» samt, å andra sidan, samtliga vid motortrafikolyckor skadade personer. På 100 skadade personer voro 19·8 motorfordonspassagerare och 4·0 hörande till kategorien »övriga skadade». Av samtliga personer, som skadats vid olyckor, beroende enbart på motorfordons beskaffenhet, voro 45·5 % motorfordonspassagerare, och av samtliga personer, som skadats vid olyckor, hörande till orsaksgrupperna V och I + V (»annan vägfarandes» åtgärder resp. motorförarens personliga förhållanden eller körsätt i förening med »annan vägfarandes» åtgärder), voro 66·7 resp. 60·0 % att hänföra till »övriga skadade» (t. ex. trafikanter med hästfordon, ryttare m. fl.).

På grundvalen av de absoluta talen i tab. 10 ha i tab. T de vid motortrafikolyckorna skadade personerna, grupperade efter skadans art, samt efter kön och ålder, procentuellt fördelats efter olyckornas orsaker; skillnad har gjorts mellan landsbygden och städerna.

Tab. T ger vid handen, att de relativt flesta personerna skadats vid olyckor, som berott på en samverkan av motorförarens personliga förhållanden eller körsätt samt någon eller några faktorer, som ej äro att hänföra till motorfordons beskaffenhet, velocipedåkares, fotgängares eller »annan vägfarandes» åtgärder (orsaksgruppen »I i förening med VI»). Det nu sagda gäller ej blott i fråga om samtliga skadade personer, tagna över ett, utan jämväl beträffande de särskilda i tabellen redovisade grupperna av dylika personer, dock med vissa undantag. Sålunda finner man maximisiffrorna för dödade män i städerna vid »övriga kombinationer», för dödade kvinnor och personer fyllda 60 år i städerna »I i förening med IV» (motorförarens personliga förhållanden eller körsätt i förening med fotgängares åtgärder) samt för skadade personer under 15 år såväl i hela riket som på landsbygden och i städerna vid »fotgängares åtgärder». Av samtliga skadade personer ha 67·9 % skadats vid olyckor, vartill motorförarens personliga förhållanden eller körsätt varit ensam eller bidragande orsak.

Résumé.

A partir de l'année 1935 incombe à tous les chefs des districts de police du pays le devoir de rendre au bureau central de statistique des rapports concernant les accidents de circulation des véhicules à moteur suivis d'un interrogatoire de police. Les rapports sont à rendre par trimestre dans deux mois à compter de la fin du trimestre.

Le tableau suivant montre le nombre des accidents de circulation des véhicules à moteur pour la campagne, pour les villes et pour tout le pays pendant l'année 1935.

Campagne	4 641
Villes	6 179
dont la capitale	2 531
Tout le pays	10 820

Une répartition des accidents par espèce se trouve dans le tableau suivant:

E s p è c e	Campagne		Villes		Tout le pays	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Collision	1 537	33·1	2 133	34·5	3 670	33·9
Heurtant	1 712	36·9	3 199	51·8	4 911	45·4
Descendant le fossé	769	16·6	86	1·4	855	7·9
Accrochant un arbre, une barre, un mur, etc.	452	9·7	466	7·5	918	8·5
Autre	171	3·7	295	4·8	466	4·3
Total	4 641	100·0	6 179	100·0	10 820	100·0

D'après l'espèce des éléments de la circulation impliqués les accidents se répartissent ainsi:

Eléments de la circulation impliqués	Campagne		Villes		Tout le pays	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Auto seule	974	21·0	518	8·4	1 492	13·8
Auto — auto	1 692	36·5	2 169	35·1	3 861	35·7
Auto — motocyclette	273	5·9	396	6·4	669	6·2
Auto — engin à moteur	13	0·3	2	0·0	15	0·1
Auto — train	61	1·3	23	0·4	84	0·8
Auto — tram	1	0·0	458	7·4	459	4·2
Auto — voiture hippique	269	5·8	89	1·5	358	3·3
Auto — bicyclette	626	13·5	1 559	25·2	2 185	20·2
Auto — piéton	368	7·9	612	9·9	980	9·1
Auto — autre	130	2·8	95	1·5	225	2·1
Motocyclette seule	69	1·5	54	0·9	123	1·1
Motoc. — motoc.	14	0·3	13	0·2	27	0·2
Motoc. — engin à moteur	—	—	—	—	—	—
Motoc. — train	3	0·1	3	0·1	6	0·0
Motoc. — tram	—	—	10	0·2	10	0·1
Motoc. — voiture hippique	15	0·3	2	0·0	17	0·2
Motoc. — bicyclette	68	1·5	93	1·5	161	1·5
Motoc. — piéton	58	1·2	80	1·3	138	1·3
Motoc. — autre	6	0·1	2	0·0	8	0·1
Engin à moteur seul ou dans une union ne nommée pas ci-dessus	1	0·0	1	0·0	2	0·0
Total	4 641	100·0	6 179	100·0	10 820	100·0

Classés par ses causes principales les accidents se présentent dans ce tableau:

Causes principales	Campagne		Villes		Tout le pays	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Manière de conduire de conducteur de véhicule à moteur	2 558	55.1	3 888	62.9	6 446	59.6
Conditions personnelles de conducteur de véhicule à moteur	439	9.5	213	3.5	652	6.0
Qualité de véhicule à moteur	284	6.1	182	3.0	466	4.3
Participation de cycliste	380	8.2	721	11.7	1 101	10.2
» » piéton	234	5.0	437	7.1	671	6.2
» » d'autre passant	81	1.7	106	1.7	187	1.7
Conditions de lumière	18	0.4	14	0.2	32	0.3
» » temps	23	0.5	21	0.3	44	0.4
» » chemin	490	10.6	323	5.2	813	7.5
Autres	134	2.9	274	4.4	408	3.8
Total	4 641	100.0	6 179	100.0	10 820	100.0

De l'ivresse ou de la griserie a contribué dans 676 cas et ces causes en ont été les causes principales dans 638 cas.

Les chiffres suivants montrent la répartition des accidents par dommage occasionné:

	A c c i d e n t s a v e c		
	personnes tuées	personnes blessées	dommage matériel seulement
Campagne	233	1 712	2 696
Villes	79	2 277	3 823
dont la capitale	17	805	1 709
Tout le pays	312	3 989	6 519

Le nombre des personnes tuées est de 331 et le nombre des personnes blessées est de 4 727.

Tab. 1. Motortrafikolyckor, fördelade efter påföljd, å län samt landsbygd och städer, år 1935.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Län	Landsbygd				Städer				Landsbygd och städer				Städer	Antal med			Summa
	Antal med				Antal med				Antal med					dödlig utgång	annan personskada	endast egen-domskada	
	dödlig utgång	personskada	annan	endast egen-domskada	dödlig utgång	personskada	annan	endast egen-domskada	dödlig utgång	personskada	annan	endast egen-domskada					
Stockholms stad	—	—	—	—	17	805	1 709	2 531	17	805	1 709	2 531	<i>Med mer än 40 000 inv.</i>				
Stockholms län	34	176	200	410	3	33	45	81	37	209	245	491	Stockholm	17	805	1 709	2 531
Uppsala »	11	58	87	156	1	26	73	100	12	84	160	256	Göteborg	12	447	490	949
Södermanlands »	3	47	69	119	—	32	49	81	3	79	118	200	Malmö	8	129	202	339
Östergötlands »	15	72	118	205	2	101	221	324	17	173	339	529	Norrköping	2	56	141	199
Jönköpings »	10	82	152	244	2	59	72	133	12	141	224	377	Hälsingborg	2	72	90	164
Kronobergs »	6	46	68	120	—	8	7	15	6	54	75	135	Borås	2	41	31	74
Kalmar »	6	60	113	179	2	34	61	97	8	94	174	276	Summa	43	1 550	2 663	4 256
Gotlands »	1	6	9	16	1	12	22	35	2	18	31	51	<i>Med 20 000—40 000 inv.</i>				
Blekinge »	3	46	47	96	3	20	49	72	6	66	96	168	Gävle	—	34	56	90
Kristianstads »	17	91	143	251	—	24	49	73	17	115	192	324	Örebro	3	37	55	95
Malmöhus »	21	164	240	425	11	251	362	624	32	415	602	1 049	Eskilstuna	—	15	25	40
Hallands »	9	38	56	103	2	30	58	90	11	68	114	193	Jönköping	1	37	44	82
Göteb. o. Bohus »	9	76	122	207	14	475	540	1 029	23	551	662	1 236	Uppsala	1	26	63	90
Älvsborgs »	13	106	161	280	5	68	56	129	18	174	217	409	Linköping	—	29	60	89
Skaraborgs »	8	79	141	228	2	38	40	80	10	117	181	308	Västerås	1	34	42	77
Värmlands »	6	60	94	160	2	44	51	97	8	104	145	257	Karlskrona	1	14	29	44
Örebro »	11	76	120	207	3	43	56	102	14	119	176	309	Karlstad	2	30	36	68
Västmanlands »	7	58	115	180	1	46	78	125	8	104	193	305	Lund	—	18	33	51
Kopparbergs »	9	72	134	215	3	15	27	45	12	87	161	260	Halmstad	2	20	30	52
Gävleborgs »	8	70	115	193	—	46	68	114	8	116	183	307	Kalmar	2	12	22	36
Västernorrlands »	8	98	178	284	2	28	44	74	10	126	222	358	Summa	13	306	495	814
Jämtlands »	2	35	57	94	—	12	31	43	2	47	88	137	<i>Övriga städer</i>	23	421	665	1 109
Västerbottens »	8	62	107	177	—	16	28	44	8	78	135	221	<i>Samtliga städer</i>	79	2 277	3 823	6 179
Norrbottnens »	8	34	50	92	3	11	27	41	11	45	77	133	<i>Hela riket</i>	312	3 989	6 519	10 820
Summa	238	1 712	2 696	4 641	79	2 277	3 823	6 179	312	3 989	6 519	10 820					

Tab. 2. Motortrafikolyckor, fördelade efter lokala förhållanden och art, å landsbygd och städer, år 1935.

Lokala förhållanden	Hela antalet olyckor	D ä r a v										Summa	
		sammankörning		påkörning		nedkörning i dike		körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.		annan art			
		Lb.	St.	Lb.	St.	Lb.	St.	Lb.	St.	Lb.	St.	Lb.	St.
<i>Plats för olyckan.</i>													
Tättbebyggt samhälle . . .	6 268	296	1 902	370	2 815	55	30	132	374	35	259	888	5 880
Annan plats	2 803	784	1 066	862	1 955	457	43	207	53	77	19	2 987	416
Ej angivet	1 749	457	125	480	189	257	13	113	39	59	17	1 866	388
Summa	10 820	1 537	2 133	1 712	3 199	769	86	452	466	171	295	4 641	6 179
Allmän väg	9 889	1 391	1 932	1 522	2 978	698	77	401	423	146	271	4 158	5 681
Enskild väg	113	37	4	35	6	10	2	8	1	6	4	96	17
Ej angivet	868	109	197	155	215	61	7	43	42	19	20	387	481
Summa	10 820	1 537	2 133	1 712	3 199	769	86	452	466	171	295	4 641	6 179
<i>Vägens beskaffenhet vid olycksplatsen.</i>													
Bred	8 096	971	1 624	1 286	2 601	522	63	336	353	118	222	3 233	4 863
Smal	1 470	461	136	297	204	179	15	73	44	34	27	1 044	426
Ej angivet	1 254	105	373	129	394	68	8	43	69	19	46	364	890
Summa	10 820	1 537	2 133	1 712	3 199	769	86	452	466	171	295	4 641	6 179
Rak	6 408	708	1 281	1 031	2 261	330	41	213	264	77	202	2 359	4 049
Krokig	1 646	502	94	344	141	268	25	143	73	41	15	1 298	348
Ej angivet	2 766	327	758	337	797	171	20	96	129	53	78	954	1 782
Summa	10 820	1 537	2 133	1 712	3 199	769	86	452	466	171	295	4 641	6 179
Jämn	5 525	529	1 241	723	2 042	299	40	176	246	61	168	1 788	3 787
Backig	1 001	243	129	172	223	89	7	48	54	16	20	568	433
Ej angivet	4 294	765	763	817	934	381	39	228	166	94	107	2 285	2 009
Summa	10 820	1 537	2 133	1 712	3 199	769	86	452	466	171	295	4 641	6 179
<i>Vägbanans beskaffenhet.</i>													
God	7 642	882	1 622	1 118	2 580	441	51	282	348	92	226	2 815	4 827
Medelgod	1 149	352	68	284	96	177	18	86	25	25	18	924	225
Dålig	176	44	12	35	19	37	1	12	4	6	6	134	42
Ej angivet	1 853	259	431	275	504	114	16	72	89	48	45	768	1 085
Summa	10 820	1 537	2 133	1 712	3 199	769	86	452	466	171	295	4 641	6 179
Grusväg	2 987	869	124	901	186	485	39	244	40	77	22	2 576	411
Gatsten	2 552	65	814	111	1 233	9	10	26	163	10	111	221	2 331
Cementbeläggning	178	23	18	38	56	6	5	10	10	4	8	81	97
Asfaltbeläggning (perm. el. halvpermanent belägg.)	2 579	139	712	187	1 182	46	17	51	141	16	88	439	2 140
Ej angivet	2 524	441	465	475	542	223	15	121	112	64	66	1 324	1 200
Summa	10 820	1 537	2 133	1 712	3 199	769	86	452	466	171	295	4 641	6 179
Vägbanan bar	6 342	795	1 334	903	2 122	417	52	190	262	80	187	2 335	3 957
Vägbanan snö- el. isbelagd	1 680	356	234	368	309	136	17	120	102	20	18	1 000	680
Ej angivet	2 798	386	565	441	768	216	17	142	102	71	90	1 266	1 542
Summa	10 820	1 537	2 133	1 712	3 199	769	86	452	466	171	295	4 641	6 179

Tab. 3 A. Motortrafikolyckor, fördelade efter månad och veckodag, å landsbygd och städer, år 1935.

1		2	3	4	5	6	7	8	9
M å n a d e r		Hela antalet olyckor	Fördelning efter veckodagar						
			Söndag	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag
Lands- bygd	Januari	327	38	43	44	53	50	40	59
	Februari	227	31	27	38	32	33	29	37
	Mars	266	35	34	24	38	35	29	71
	April	257	39	46	42	35	28	27	40
	Maj	300	55	32	30	50	41	48	44
	Juni	510	100	73	56	51	43	45	142
	Juli	530	100	77	85	66	48	56	98
	Augusti	597	115	62	48	61	79	86	146
	September	424	99	66	36	44	46	53	80
	Oktober	422	58	52	60	65	61	51	75
	November	387	65	51	61	21	36	61	92
	December	394	50	60	65	58	61	42	58
		Summa	4 641	785	623	589	574	561	567
Därav:									
april— september	Olyckor med personbil	1 880	422	245	210	216	190	215	382
	» » lastbil	898	72	142	124	121	125	128	186
	» » motorcykel	392	101	48	35	34	36	39	99
övriga månader	Olyckor med personbil	1 443	238	171	191	183	195	176	289
	» » lastbil	880	49	155	159	122	125	114	156
	» » motorcykel	122	28	11	9	10	15	17	32
Städer	Januari	397	32	45	55	65	73	61	66
	Februari	314	29	41	41	51	28	50	74
	Mars	436	47	54	57	55	43	78	102
	April	471	34	86	75	70	63	56	87
	Maj	521	58	77	63	69	71	78	105
	Juni	530	49	41	69	76	75	80	140
	Juli	584	39	99	89	85	58	93	121
	Augusti	609	64	54	56	83	92	109	151
	September	598	72	99	66	79	82	84	116
	Oktober	636	55	66	108	85	107	82	133
	November	552	35	76	72	60	68	112	129
	December	531	61	122	88	62	59	66	73
	Summa	6 179	575	860	839	840	819	949	1 297
Därav:									
april— september	Olyckor med personbil	2 195	281	290	256	304	274	318	472
	» » lastbil	1 324	27	206	193	197	204	205	292
	» » motorcykel	480	58	61	43	56	46	75	121
övriga månader	Olyckor med personbil	1 981	238	269	301	252	249	277	395
	» » lastbil	1 275	38	198	186	176	188	234	255
	» » motorcykel	203	23	28	24	26	19	34	49
Hela riket	Januari	724	70	88	99	118	123	101	125
	Februari	541	60	68	79	83	61	79	111
	Mars	702	82	88	81	93	78	107	173
	April	728	73	132	117	105	91	83	127
	Maj	821	113	109	93	119	112	126	149
	Juni	1 040	149	114	125	127	118	125	282
	Juli	1 114	139	176	174	151	106	149	219
	Augusti	1 206	179	116	104	144	171	195	297
	September	1 022	171	165	102	123	128	137	196
	Oktober	1 058	113	118	168	150	168	133	208
	November	939	100	127	133	81	104	173	221
	December	925	111	182	153	120	120	108	131
	Summa	10 820	1 860	1 483	1 428	1 414	1 380	1 516	2 239

Tab. 3 B. Motortrafikolyckor, fördelade efter månad och klockslag, å landsbygd och städer, år 1935.

M å n a d e r		Hela antalet olyckor	Fördelning efter klockslag												
			0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24	
Landsbygd	Januari	327	10	3	5	10	38	53	49	59	43	31	14	12	
	Februari	227	5	1	2	11	30	34	31	43	34	17	14	5	
	Mars	266	4	4	2	16	26	27	32	54	39	36	18	8	
	April	257	10	2	3	10	27	25	28	41	53	24	20	14	
	Maj	300	12	—	3	7	23	31	38	30	61	57	18	20	
	Juni	510	12	10	5	18	51	43	65	63	102	66	46	29	
	Juli	530	11	3	5	21	43	59	58	76	100	84	47	23	
	Augusti	597	19	7	6	27	37	56	72	81	102	97	54	39	
	September	424	12	7	2	22	23	44	49	58	90	58	44	15	
	Oktober	422	16	2	1	23	41	48	51	74	73	63	18	12	
	November	387	12	7	2	13	34	48	51	54	77	44	29	16	
	December	394	12	1	8	18	30	44	74	59	79	42	14	13	
		Summa	4 641	135	47	44	196	403	512	598	692	853	619	336	206
	Därav:														
april—september	Olyckor med personbil	1 880	62	20	11	64	137	191	227	251	363	282	174	98	
	» » lastbil	898	15	8	12	48	91	97	116	138	192	110	45	26	
	» » motorcykel	392	8	2	3	24	28	26	37	49	76	67	45	27	
övriga månader	Olyckor med personbil	1 443	49	15	12	45	135	184	222	258	231	162	79	51	
	» » lastbil	880	12	4	8	57	116	139	143	143	143	77	28	10	
	» » motorcykel	122	3	—	1	6	8	11	10	18	30	18	9	8	
Städer	Januari	397	9	2	—	18	34	76	77	69	51	32	20	9	
	Februari	314	6	1	—	16	27	53	57	51	46	36	10	11	
	Mars	436	4	4	1	28	50	56	80	71	74	40	23	5	
	April	471	10	2	4	19	39	62	81	92	85	42	25	10	
	Maj	521	15	3	6	30	49	62	80	84	93	55	22	22	
	Juni	530	9	5	1	25	50	64	78	96	100	49	31	22	
	Juli	584	11	5	5	31	50	69	112	88	106	55	27	25	
	Augusti	609	8	3	6	25	62	79	99	81	122	71	38	15	
	September	598	13	4	3	30	64	78	81	91	104	64	49	17	
	Oktober	636	6	2	4	28	54	79	104	108	115	82	41	13	
	November	552	11	7	7	32	45	59	81	91	103	69	33	14	
	December	531	8	4	3	20	51	85	81	84	103	46	24	22	
		Summa	6 179	110	42	40	302	575	822	1 011	1 006	1 102	641	343	185
Därav:															
april—september	Olyckor med personbil	2 195	55	21	15	69	205	258	337	349	391	254	152	89	
	» » lastbil	1 324	12	2	10	87	154	213	240	243	224	96	30	13	
	» » motorcykel	460	5	2	2	26	28	44	62	68	108	54	43	13	
övriga månader	Olyckor med personbil	1 981	42	18	9	67	152	266	316	324	341	250	131	66	
	» » lastbil	1 275	5	3	6	83	169	232	252	208	203	72	30	12	
	» » motorcykel	203	—	—	3	12	12	23	39	34	42	23	11	4	
Hela riket	Januari	724	19	5	5	28	72	129	126	128	94	63	34	21	
	Februari	541	11	2	2	27	57	87	88	94	80	53	24	16	
	Mars	702	8	8	3	44	76	83	112	125	113	76	41	13	
	April	728	20	4	7	29	66	87	109	133	138	66	45	24	
	Maj	821	27	3	9	37	72	93	118	114	154	112	40	42	
	Juni	1 040	21	15	6	43	101	107	143	159	202	115	77	51	
	Juli	1 114	22	8	10	52	93	128	170	164	206	139	74	48	
	Augusti	1 206	27	10	12	52	99	135	171	162	224	168	92	54	
	September	1 022	25	11	5	52	87	122	130	149	194	122	93	39	
	Oktober	1 058	22	4	5	51	95	127	155	182	188	145	59	25	
	November	939	23	14	9	45	79	107	132	145	180	113	62	30	
	December	925	20	5	11	38	81	129	155	143	182	88	38	35	
	Summa	10 820	245	89	84	498	978	1 334	1 609	1 698	1 955	1 260	679	391	

Tab. 4. Motortrafikolyckor, fördelade efter delaktiga fordon m. m. och påföljd, å landsbygd och städer, år 1935.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Delaktiga fordon m. m.	Landsbygden					Städerna					Hela riket				
	M o t o r t r a f i k o l y c k o r														
	Hela antalet	Därav med				Hela antalet	Därav med				Hela antalet	Därav med			
		flera än två fordon m. m.	dödlig utgång	annan personskada	endast egen-doms-skada		flera än två fordon m. m.	dödlig utgång	annan personskada	endast egen-doms-skada		flera än två fordon m. m.	dödlig utgång	annan personskada	endast egen-doms-skada
Ensam bil ¹	974	—	21	217	736	518	—	4	56	458	1 492	—	25	273	1 194
Bil — bil	1 692	120	13	221	1 458	2 169	191	1	184	1 984	3 861	311	14	405	3 442
Bil — motorcykel	273	4	19	195	59	396	16	12	222	162	669	20	31	417	221
Bil — motorredskap	13	—	1	3	9	2	1	1	—	1	15	1	2	3	10
Bil — järnvägståg	61	—	16	13	32	23	—	1	3	19	84	—	17	16	51
Bil — spårvagn	1	—	—	—	1	458	20	—	34	424	459	20	—	34	425
Bil — hästfordon	269	16	5	79	185	89	11	—	31	58	353	27	5	110	243
Bil — velociped	626	23	60	485	81	1 559	37	20	952	587	2 185	60	80	1 437	668
Bil — fotgängare	368	36	62	290	16	612	34	28	552	32	980	70	90	842	48
Bil — annat ²	130	6	6	35	89	95	5	4	37	54	225	11	10	72	143
Summa	4 407	205	203	1 538	2 666	5 921	315	71	2 071	3 779	10 328	520	274	3 609	6 445
Ensam motorcykel ¹	69	—	18	39	12	54	—	3	40	11	123	—	21	79	23
Motorcykel — motorcykel	14	—	2	9	3	13	—	—	8	5	27	—	2	17	8
Motorcykel — motorredskap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Motorcykel — järnvägståg	3	—	—	1	2	3	—	—	2	1	6	—	—	3	3
Motorcykel — spårvagn	—	—	—	—	—	10	1	1	6	3	10	1	1	6	3
Motorcykel — hästfordon	15	—	1	12	2	2	—	—	1	1	17	—	1	13	3
Motorcykel — velociped	68	7	1	60	7	93	3	1	69	23	161	10	2	129	30
Motorcykel — fotgängare	58	8	6	51	1	80	4	3	77	—	138	12	9	128	1
Motorcykel — annat ²	6	—	2	2	2	2	1	—	2	—	8	1	2	4	2
Summa	233	15	30	174	29	257	9	8	205	44	490	24	38	379	73
Motorredskap, ensamt eller i förut ej nämnd kombination	1	—	—	—	1	1	—	—	1	—	2	—	—	1	1
Hela antalet olyckor	4 641	220	233	1 712	2 696	6 179	324	79	2 277	3 823	10 820	544	312	3 989	6 519

¹ Härunder omkullkörning, nedkörning i dike, körning mot träd, räcke, husvägg el. dylikt, eldsolycka. — ² Härunder påkörning av ryttare, djur, skid- och källkåkare m. m.

Tab. 5. Motortrafikolyckor, fördelade efter huvud-

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Huvudorsaker		Landsbygden												
		Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Summa
<i>Motorförarens körsätt.</i>														
1	För stor hastighet	57	27	26	30	33	65	57	80	43	53	47	50	568
2	Körning på orätt sida av vägen	56	29	28	20	36	60	57	73	44	35	35	40	513
3	Oförsiktig omkörning	31	19	29	29	37	65	75	76	44	52	56	45	558
4	Annat fordons förkörsrätt ej iakttagen	10	9	9	17	19	38	46	30	21	22	14	18	258
5	Ej nedblandning vid möte	—	—	1	1	1	1	2	5	3	4	5	4	27
6	Annan oriktig eller ovarsam framfart	32	36	53	35	38	73	57	81	65	73	45	43	631
7	Annat	1	—	—	1	—	2	1	—	—	—	1	2	8
8	Summa	187	120	146	133	164	304	295	345	220	239	203	202	2 558
<i>Motorförarens personliga förhållanden.</i>														
9	Ovan	2	—	2	1	4	10	3	3	4	3	2	1	35
10	Drucken	1	5	7	2	6	11	8	8	7	6	6	4	71
11	Eljest påverkad av starka drycker	22	10	17	26	27	32	31	45	31	19	23	16	299
12	Kroppsligt eller själsligt lyte	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3
13	Annat	2	3	1	1	1	7	5	2	3	2	1	3	31
14	Summa	28	18	27	30	38	60	47	60	45	30	32	24	439
<i>Motorfordons beskaffenhet.</i>														
15	Bromsarna el. styrinrättn. el. lyktorna i olag	7	5	9	12	15	12	20	18	19	22	20	20	179
16	Motorstopp	2	—	1	2	—	—	—	1	—	1	—	3	10
17	Punktering	1	1	—	3	3	6	6	9	7	7	10	3	56
18	Annat	7	2	2	3	—	6	2	3	1	5	3	5	39
19	Summa	17	8	12	20	18	24	28	31	27	35	33	31	284
<i>Velopedåkares åtgärder.</i>														
20	För stor hastighet	—	—	1	—	3	3	13	7	7	4	3	1	42
21	Färd på orätt sida av vägen	3	1	3	6	14	20	22	21	21	13	8	1	133
22	Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordning	—	—	—	—	—	1	2	2	2	1	1	—	9
23	Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	1	4	6	8	17	21	32	32	16	14	9	4	164
24	Påverkad av starka drycker	1	—	—	—	2	5	3	3	2	2	—	1	19
25	Annat	—	—	—	1	1	2	1	2	3	2	1	—	13
26	Summa	5	5	10	15	37	52	73	67	51	36	22	7	330
<i>Fotgängares åtgärder.</i>														
27	Oförsiktigt beträdande av el. onödigt uppehåll å kör- bana	11	6	14	18	13	23	23	26	20	23	20	15	212
28	Påverkad av starka drycker	1	1	1	—	2	2	2	3	3	1	—	—	16
29	Annat	1	—	—	—	1	—	1	1	1	1	—	—	6
30	Summa	13	7	15	18	16	25	26	30	24	25	20	15	234
<i>Annan vägfaranandes åtgärder.</i>														
31	För stor hastighet	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
32	Färd på orätt sida av vägen	5	3	3	—	—	1	1	1	—	—	2	6	22
33	Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordning	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	3
34	Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	4	3	2	1	2	3	4	6	4	2	4	7	42
35	Påverkad av starka drycker	1	2	—	1	1	1	—	—	—	—	1	1	8
36	Annat	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
37	Summa	12	10	5	2	3	5	6	8	4	3	9	14	81

Städerna															Hela riket														
Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Summa	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Summa				
40	26	34	35	39	34	34	44	28	34	32	34	414	97	53	60	65	72	99	91	124	71	87	79	84	982				
14	18	23	24	30	27	26	24	27	39	30	25	307	70	47	51	44	66	87	83	97	71	74	65	65	820				
29	31	37	48	57	63	63	72	61	72	49	41	623	60	50	66	77	94	128	138	148	105	124	105	86	1181				
75	47	70	78	95	99	109	121	122	120	97	115	1148	85	56	79	95	114	137	155	151	143	142	111	133	1401				
—	2	1	1	1	1	—	—	2	—	2	1	11	—	2	2	2	2	2	5	5	4	7	5	38					
60	61	99	103	97	121	135	131	126	155	153	136	1377	92	97	152	138	135	194	192	212	191	228	198	179	2008				
—	—	—	3	2	1	—	—	1	—	1	—	8	—	—	—	4	2	3	1	—	—	—	2	16					
218	185	264	292	321	346	367	392	367	420	364	352	3888	405	305	410	425	485	650	662	737	587	659	567	554	6446				
1	—	1	1	6	1	2	—	—	1	2	1	18	3	—	3	2	10	11	5	5	4	4	4	2	53				
—	—	3	2	3	5	4	2	—	1	9	1	28	1	5	10	4	9	16	12	8	7	7	15	5	99				
11	13	10	8	12	16	14	16	20	20	15	8	163	33	23	27	34	39	48	45	61	51	39	38	24	462				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2	2	1	—	—	—	4				
—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	3	2	3	2	1	1	7	5	2	3	1	4	34					
12	13	15	11	21	22	20	18	20	24	26	11	213	40	31	42	41	59	82	67	78	65	54	58	35	652				
5	10	10	16	15	12	16	21	15	13	8	7	148	12	15	19	28	30	24	36	39	34	35	28	27	327				
—	—	1	3	1	—	—	—	2	1	—	—	8	2	—	2	5	1	—	3	1	2	2	—	3	18				
—	—	2	—	1	1	—	—	1	—	—	—	6	1	1	2	3	4	7	7	9	8	7	10	3	62				
2	—	2	2	—	2	1	2	2	2	1	4	20	9	2	4	5	—	8	3	5	3	7	4	9	59				
7	10	15	21	17	15	18	23	20	16	9	11	182	24	18	27	41	35	39	46	54	47	51	42	42	466				
3	2	13	14	20	16	20	25	26	14	10	3	166	3	2	14	14	23	19	33	32	33	18	13	4	208				
3	7	4	12	9	8	20	19	14	10	9	7	122	6	8	7	18	23	28	42	40	35	23	17	8	255				
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	1	2	3	2	1	—	—	11				
9	12	32	28	33	41	38	46	52	50	28	14	333	10	16	38	36	50	62	70	78	68	64	37	18	547				
—	—	1	1	2	3	1	4	2	1	1	—	15	1	—	—	1	4	8	4	7	4	3	1	1	34				
1	2	5	3	2	2	4	4	4	3	4	1	33	1	2	5	4	3	4	3	6	7	5	5	1	46				
17	23	54	58	66	70	81	99	98	78	52	25	721	22	28	64	73	103	122	154	166	149	114	74	32	1101				
31	25	32	38	36	26	32	25	43	52	43	28	411	42	31	46	56	49	49	55	51	63	75	63	43	623				
2	1	—	2	4	1	1	—	1	2	2	2	18	3	2	1	2	6	3	3	3	4	3	2	2	34				
3	—	2	—	1	1	—	—	—	1	—	—	8	4	—	2	—	2	1	1	1	1	2	—	—	14				
36	26	34	40	41	28	33	25	44	55	45	30	437	49	33	49	58	57	53	59	55	68	80	65	45	671				
6	—	—	—	2	1	2	1	—	1	1	—	14	7	2	—	—	2	1	2	1	—	1	1	—	17				
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	3	3	—	—	—	1	1	—	—	—	—	25				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	6				
10	6	13	5	6	3	10	8	5	7	2	8	83	14	9	15	6	8	6	14	14	9	9	6	15	125				
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	1	1	1	—	—	—	1	1	—	9				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	5				
17	6	14	6	9	4	13	9	5	8	3	12	106	29	16	19	8	12	9	19	17	9	11	12	26	187				

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Huvudorsaker		Landsbygden												
		Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Summa
<i>Ljusförhållanden.</i>														
1	Bländande solsken	1	1	2	3	1	2	1	1	2	1	—	1	16
2	Skymning	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
3	Mörker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
4	Annat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Summa	1	1	2	3	1	2	1	1	2	1	1	2	18
<i>Väderleksförhållanden.</i>														
6	Storm	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2
7	Dimma	2	1	—	—	—	—	—	1	1	2	3	2	12
8	Regn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Hagel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Snöfall eller snöyra	1	—	3	1	—	—	—	—	—	—	1	2	8
11	Annat	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
12	Summa	3	1	3	1	—	—	—	2	2	3	4	4	23
<i>Vägförhållanden.</i>														
13	Gupp	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	2
14	Vägkrök	3	—	2	2	—	3	1	2	1	2	1	1	18
15	Korsväg eller sidoväg	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—	1	—	6
16	Bevakad järnvägs korsning i plan	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
17	Icke bevakad järnvägs korsning i plan	2	1	—	—	—	1	1	2	1	—	—	1	9
18	Brant backe	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
19	Backkrön	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
20	Vägbanan smal	—	1	—	—	—	3	5	3	6	1	3	2	23
21	Skymd sikt	5	4	9	3	4	10	20	17	11	10	7	6	106
22	Vägen slirig eller spärig	11	6	10	8	1	1	1	3	1	6	7	14	69
23	Lös sand, grus eller stenar på vägen	—	—	—	3	2	3	2	4	1	—	2	—	17
24	Svag väkant	—	1	1	3	4	4	5	5	6	3	2	—	34
25	Lös snö	2	5	1	—	1	—	—	—	1	1	2	1	13
26	Isgata	31	33	11	7	—	—	—	—	—	9	26	55	171
27	Avsaknad av eller otjänligt varningsmärke	—	—	2	—	—	1	1	1	—	—	—	3	6
28	Pågående vägarbete	—	—	—	1	—	1	—	—	3	—	—	—	6
29	Annat	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	4
30	Summa	55	52	36	27	15	28	37	40	32	33	51	84	490
31	<i>Andra huvudorsaker</i>	6	5	10	8	8	10	17	13	17	17	12	11	134
32	Hela antalet olyckor	327	227	266	257	300	510	530	597	424	422	387	394	4 641

Städerna													Hela riket																
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	1			
Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Summa	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Summa				
1	1	1	1	3	2	1	1	—	—	—	2	13	2	2	3	4	4	4	2	2	2	1	—	3	29	1			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	2			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3		
1	1	1	1	3	2	1	1	—	—	—	3	14	2	2	3	4	4	4	2	2	2	1	1	5	32	4			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	—	6	6			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	1	1	2	4	2	13	7			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	7			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	10			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	11			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	12			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	13			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	14			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	15			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	16			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	17			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	18			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	19			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	20			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	157	21			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112	112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	181	22			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	23			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	24			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	25			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	26			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	27			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	28			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29		
73	38	16	16	18	12	20	17	20	15	18	60	323	128	90	52	43	33	40	57	57	52	48	69	144	813	30			
14	10	23	26	24	31	30	25	16	18	32	25	274	20	15	33	34	32	41	47	38	33	35	44	36	408	31			
897	314	436	471	521	530	584	609	598	636	552	531	6179	724	541	702	728	821	1040	1114	1206	1022	1058	939	925	10820	32			

1		2	3	4	5	6	7
Huvudorsaker		Landsbygden					
		Sammankörning	Påkörning	Nedkörning i dike	Körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	Annan art	Summa
<i>Motorförarens körsätt.</i>							
1	För stor hastighet	178	163	117	91	19	568
2	Körning på orätt sida av vägen	305	142	42	16	8	513
3	Oförsiktig omkörning	131	341	52	16	18	558
4	Annat fordons förkörsrätt ej iakttagen	156	76	8	6	7	253
5	Ej nedbländning vid möte	7	9	8	2	1	27
6	Annan oriktig eller ovarsam framfart	209	199	101	107	15	631
7	Annat	2	5	1	—	—	8
8	Summa	988	935	329	238	63	2 558
<i>Motorförarens personliga förhållanden.</i>							
9	Ovan	3	11	16	4	1	35
10	Drucken	3	17	35	12	4	71
11	Eljest påverkad av starka drycker	33	78	131	49	8	299
12	Kroppsligt eller själsligt lyte	—	—	1	1	1	3
13	Annat	2	3	14	11	1	31
14	Summa	41	109	197	77	15	439
<i>Motorfordons beskaffenhet.</i>							
15	Bromsarna el. styrinrättningen el. lyktorna i olag	37	50	50	38	4	179
16	Motorstopp	2	5	1	1	1	10
17	Punktering	6	—	37	10	3	56
18	Annat	9	10	11	2	7	39
19	Summa	54	65	99	51	15	284
<i>Velocipedåkarens åtgärder.</i>							
20	För stor hastighet	23	17	—	—	2	42
21	Färd på orätt sida av vägen	81	47	2	—	3	133
22	Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordning	5	2	1	—	1	9
23	Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	71	75	5	4	9	164
24	Påverkad av starka drycker	9	8	1	—	1	19
25	Annat	6	6	—	—	1	13
26	Summa	195	155	9	4	17	380
<i>Fotgängares åtgärder.</i>							
27	Oförsiktigt beträdande av el. onödigt uppehåll å körbana	8	190	5	1	8	212
28	Påverkad av starka drycker	2	13	—	—	1	16
29	Annat	—	4	1	—	1	6
30	Summa	10	207	6	1	10	234
<i>Annan vägfaranandes åtgärder.</i>							
31	För stor hastighet	1	2	—	—	—	3
32	Färd på orätt sida av vägen	8	11	2	1	—	22
33	Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordning	—	2	—	—	1	3
34	Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	10	24	3	1	4	42
35	Påverkad av starka drycker	3	5	—	—	—	8
36	Annat	—	1	—	1	1	3
37	Summa	22	45	5	3	6	81

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1
Städerna						Hela riket						
Sammankörning	Påkörning	Nedkörning i dike	Körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	Annan art	Summa	Sammankörning	Påkörning	Nedkörning i dike	Körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	Annan art	Summa	
148	178	15	48	25	414	326	341	132	139	44	982	1
157	126	3	12	9	307	462	268	45	28	17	820	2
218	364	5	19	17	623	349	705	57	35	35	1181	3
629	489	—	14	16	1148	785	565	8	20	23	1401	4
—	6	2	3	—	11	7	15	10	5	1	38	5
395	749	13	181	39	1377	604	948	114	288	54	2008	6
3	2	—	2	1	8	5	7	1	2	1	16	7
1550	1914	38	279	107	3888	2538	2849	367	517	175	6446	8
2	6	1	9	—	18	5	17	17	13	1	53	9
2	14	3	8	1	28	5	31	38	20	5	99	10
27	80	15	34	7	163	60	158	146	83	15	462	11
—	1	—	—	—	1	—	1	1	1	1	4	12
—	1	1	1	—	3	2	4	15	12	1	34	13
31	102	20	52	8	213	72	211	217	129	23	652	14
35	60	9	38	6	148	72	110	59	76	10	327	15
3	5	—	—	—	8	5	10	1	1	1	18	16
—	3	1	2	—	6	6	3	38	12	3	62	17
3	4	1	8	4	20	12	14	12	10	11	59	18
41	72	11	48	10	182	95	137	110	99	25	466	19
64	99	1	—	2	166	87	116	1	—	4	208	20
62	56	—	1	3	122	143	103	2	1	6	255	21
—	1	—	1	—	2	5	3	1	1	1	11	22
174	190	—	1	18	333	245	265	5	5	27	547	23
5	8	—	—	2	15	14	16	1	—	3	34	24
12	20	—	—	1	33	18	26	—	—	2	46	25
317	374	1	3	26	721	512	529	10	7	43	1101	26
8	328	1	3	71	411	16	518	6	4	79	623	27
1	15	—	1	1	18	3	28	—	1	2	34	28
—	2	—	—	6	8	—	6	1	—	7	14	29
9	345	1	4	78	437	19	552	7	5	88	671	30
5	9	—	—	—	14	6	11	—	—	—	17	31
1	2	—	—	—	3	9	13	2	1	—	25	32
—	3	—	—	—	3	—	5	—	—	1	6	33
22	55	—	2	4	83	32	79	3	3	8	125	34
1	—	—	—	—	1	4	5	—	—	—	9	35
—	1	—	—	1	2	—	2	—	1	2	5	36
29	70	—	2	5	106	51	115	5	5	11	187	37

1		2	3	4	5	6	7
Huvudorsaker		Landsbygden					
		Sammankörning	Påkörning	Nedkörning i dike	Körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	Annan art	Summa
<i>Ljusförhållanden.</i>							
1	Bländande solsen	2	4	3	7	—	16
2	Skymning	1	—	—	—	—	1
3	Mörker	—	1	—	—	—	1
4	Annat	—	—	—	—	—	—
5	Summa	3	5	3	7	—	18
<i>Väderleksförhållanden.</i>							
6	Storm	—	1	—	—	1	2
7	Dimma	3	5	2	2	—	12
8	Regn	—	—	—	—	—	—
9	Hagel	—	—	—	—	—	—
10	Snöfall eller snöyra	3	4	—	1	—	8
11	Annat	—	1	—	—	—	1
12	Summa	6	11	2	3	1	23
<i>Vägförhållanden.</i>							
13	Gupp	—	1	1	—	—	2
14	Vägrök	5	4	5	3	1	18
15	Korsväg eller sidoväg	3	2	—	—	—	5
16	Bevakad järnvägs korsning i plan	—	1	—	—	—	1
17	Icke bevakad järnvägs korsning i plan	3	2	—	3	1	9
18	Brant backe	1	—	—	—	—	1
19	Backkrön	—	—	—	—	1	1
20	Vägbanan smal	15	5	5	—	—	25
21	Skymd sikt	67	29	7	3	—	106
22	Vägen slirig eller spårig	19	17	16	13	4	69
23	Lös sand, grus eller stenar på vägen	2	1	7	3	4	17
24	Svag väggkant	9	2	22	1	—	34
25	Lös snö	4	4	2	1	2	13
26	Isgata	72	47	25	25	3	172
27	Avsaknad av eller otjänligt varningsmärke	2	—	2	4	—	8
28	Pågående vägarbete	1	—	5	—	—	6
29	Annat	—	—	2	1	—	3
30	Summa	203	115	99	57	16	490
31	<i>Andra huvudorsaker</i>	15	65	20	11	23	134
32	Hela antalet olyckor	1 537	1 712	769	452	171	4 641

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1
Städerna						Hela riket						
Sammankörning	Påkörning	Nedkörning i dike	Körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	Annan art	Summa	Sammankörning	Påkörning	Nedkörning i dike	Körning mot träd, räcke, husvägg el. dyl.	Annan art	Summa	
1	7	—	5	—	13	3	11	3	12	—	29	1
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	2
—	1	—	—	—	1	—	2	—	—	—	2	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
1	8	—	5	—	14	4	13	3	12	—	32	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	4	—	—	—	4	—	5	—	—	1	6	6
1	—	—	—	—	1	4	5	2	2	—	13	7
—	2	—	1	—	3	—	2	—	1	—	3	8
—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	9
2	2	—	2	—	6	5	6	—	3	—	14	10
1	5	—	—	—	6	1	6	—	—	—	7	11
4	14	—	3	—	21	10	25	2	6	1	44	12
—	—	—	—	4	4	—	1	1	—	4	6	13
—	—	1	1	1	3	5	4	6	4	2	21	14
10	7	—	—	1	18	13	9	—	—	1	23	15
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	16
—	—	—	—	—	—	3	2	—	3	1	9	17
—	2	—	—	1	3	1	2	—	—	1	4	18
1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	19
1	1	1	—	—	3	16	6	6	—	—	28	20
26	20	2	2	1	51	93	49	9	5	1	157	21
29	55	1	18	9	112	48	72	17	31	13	181	22
—	—	—	—	1	1	2	1	7	3	5	18	23
—	—	—	—	—	—	9	2	22	1	—	34	24
2	8	—	—	—	10	6	12	2	1	2	23	25
33	43	5	13	3	97	105	90	30	38	6	269	26
—	—	—	1	1	2	2	—	2	5	1	10	27
4	4	1	2	—	11	5	4	6	2	—	17	28
2	2	—	1	2	7	2	2	2	2	2	10	29
108	142	11	38	24	323	311	257	110	95	40	813	30
48	158	4	32	37	274	58	223	24	43	60	408	31
2 133	3 199	86	466	295	6 179	3 670	4 911	855	918	466	10 820	32

1		2	3	4	5	6	7	8
Huvudorsaker		Landsbygden						
		A n t a l						
		personskada				endast egendomsskada		
		Dödlig utgång	Annan		Summa	Större (över 100 kr. värde)	Mindre	Summa
Svår	Lindrig							
<i>Motorförarens körsätt.</i>								
1	För stor hastighet	22	66	118	206	190	172	362
2	Körning på orätt sida av vägen	16	60	116	192	220	101	321
3	Oförsiktig omkörning	13	57	172	242	156	160	316
4	Annat fordonns förkörsrätt ej iakttagen	6	33	39	78	106	69	175
5	Ej nedbländning vid möte	—	6	4	10	7	10	17
6	Annan oriktig eller ovarsam framfart	33	49	118	200	198	233	431
7	Annat	—	—	—	—	4	4	8
8	Summa	90	271	567	928	881	749	1630
<i>Motorförarens personliga förhållanden.</i>								
9	Ovan	1	4	10	15	9	11	20
10	Drucken	2	4	8	14	24	33	57
11	Eljest påverkad av starka drycker	14	25	75	114	53	132	185
12	Kroppsligt eller själsligt lyte	1	—	—	1	1	1	2
13	Annat	2	1	12	15	12	4	16
14	Summa	20	34	105	159	99	181	280
<i>Motorfordons beskaffenhet.</i>								
15	Bromsarna el. styrinrättn. el. lyktorna i olag	3	15	41	59	53	67	120
16	Motorstopp	1	—	2	3	6	1	7
17	Punktering	2	8	9	19	19	18	37
18	Annat	—	2	8	10	19	10	29
19	Summa	6	25	60	91	97	96	198
<i>Velocipedåkarens åtgärder.</i>								
20	För stor hastighet	8	11	20	39	—	3	3
21	Färd på orätt sida av vägen	19	36	64	119	1	13	14
22	Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordning	1	2	5	8	—	1	1
23	Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	13	35	97	145	2	17	19
24	Påverkad av starka drycker	2	3	12	17	1	1	2
25	Annat	—	3	8	11	—	2	2
26	Summa	43	90	206	339	4	37	41
<i>Fotgängares åtgärder.</i>								
27	Oförsiktigt beträdande av el. onödigt uppehåll å körbana	40	55	105	200	3	9	12
28	Påverkad av starka drycker	4	5	4	13	—	3	3
29	Annat	—	3	2	5	—	1	1
30	Summa	44	63	111	218	3	13	16
<i>Annan vägfaranandes åtgärder.</i>								
31	För stor hastighet	2	—	1	3	—	—	—
32	Färd på orätt sida av vägen	2	4	6	12	4	6	10
33	Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordning	—	—	1	1	1	1	2
34	Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	1	3	12	16	7	19	26
35	Påverkad av starka drycker	—	—	2	2	3	3	6
36	Annat	1	—	—	1	—	2	2
37	Summa	6	7	22	35	15	31	46

9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	1	
Städerna							Hela riket								
o l y c k o r m e d															
personskada			endast egendomsskada				personskada			endast egendomsskada					
Dödlig utgång	Annan		Summa	Större (över 100 kr. värde)	Mindre	Summa	Dödlig utgång	Annan		Summa	Större (över 100 kr. värde)	Mindre	Summa		
	Svår	Lindrig						Svår	Lindrig						
5	47	125	177	122	115	237	27	113	243	383	312	287	599	1	
3	26	93	122	80	105	185	19	86	209	314	300	206	506	2	
4	34	219	257	97	269	366	17	91	391	499	253	429	682	3	
10	63	228	301	351	496	847	16	96	267	379	457	565	1 022	4	
—	1	2	3	7	1	8	—	7	6	13	14	11	25	5	
5	54	255	314	286	777	1 063	38	103	373	514	484	1 010	1 494	6	
—	—	1	1	—	7	7	—	—	1	1	4	11	15	7	
27	225	923	1 175	943	1 770	2 713	117	496	1 490	2 103	1 824	2 519	4 343	8	
—	2	—	2	3	13	16	1	6	10	17	12	24	36	9	
1	1	4	6	6	16	22	3	5	12	20	30	49	79	10	
5	8	32	45	44	74	118	19	33	107	159	97	206	303	11	
—	—	1	1	—	—	—	1	—	1	2	1	1	2	12	
—	—	1	1	1	1	2	2	1	13	16	13	5	18	13	
6	11	38	55	54	104	158	26	45	143	214	153	285	438	14	
—	11	28	39	35	74	109	3	26	69	98	88	141	229	15	
—	—	—	—	2	6	8	1	—	2	3	8	7	15	16	
—	—	—	—	4	2	6	2	8	9	19	23	20	43	17	
—	—	7	7	6	7	13	—	2	15	17	25	17	42	18	
—	11	35	46	47	89	136	6	36	95	137	144	185	329	19	
2	24	86	112	3	51	54	10	35	106	151	3	54	57	20	
2	19	74	95	3	24	27	21	55	138	214	4	37	41	21	
—	—	1	1	—	1	1	1	2	6	9	—	2	2	22	
6	43	193	242	4	137	141	19	78	290	387	6	154	160	23	
—	3	8	11	—	4	4	2	6	20	28	1	5	6	24	
1	2	19	22	1	10	11	1	5	27	33	1	12	13	25	
11	91	381	433	11	227	238	54	181	537	822	15	264	279	26	
26	96	254	376	6	29	35	66	151	359	576	9	38	47	27	
1	5	9	15	2	1	3	5	10	13	28	2	4	6	28	
—	3	5	8	—	—	—	—	6	7	13	—	1	1	29	
27	104	268	399	8	30	38	71	167	379	617	11	43	54	30	
—	3	5	8	4	2	6	2	3	6	11	4	2	6	31	
1	2	—	3	—	—	—	3	6	6	15	4	6	10	32	
—	—	—	—	—	3	3	—	—	1	1	1	4	5	33	
3	2	21	26	13	44	57	4	5	33	42	20	63	83	34	
—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	3	4	7	35	
—	—	—	—	—	2	2	1	—	—	1	—	4	4	36	
4	7	26	37	17	52	69	10	14	48	72	32	83	115	37	

1		2	3	4	5	6	7	8
Huvudorsaker		Landsbygden						
		A n t a l						
		personskada				endast egendomsskada		
		Död- ligut- gång	Annan		Summa	Större (över 100 kr. värde)	Mindre	Summa
	Svår	Lindrig						
<i>Ljusförhållanden.</i>								
1	Bländande solsken	—	3	2	5	4	7	11
2	Skymning	—	—	—	—	—	1	1
3	Mörker	—	—	1	1	—	—	—
4	Annat	—	—	—	—	—	—	—
5	Summa	—	3	3	6	4	8	12
<i>Väderleksförhållanden.</i>								
6	Storm	1	—	1	2	—	—	—
7	Dimma	—	—	3	3	3	6	9
8	Regn	—	—	—	—	—	—	—
9	Hägel	—	—	—	—	—	—	—
10	Snöfall eller snöyra	—	—	1	1	2	5	7
11	Annat	—	—	1	1	—	—	—
12	Summa	1	—	6	7	5	11	16
<i>Vägförhållanden.</i>								
13	Gupp	—	—	2	2	—	—	—
14	Vägrök	1	—	1	2	7	9	16
15	Korsväg eller sidoväg	1	2	—	3	—	2	2
16	Bevakad järnvägs korsning i plan	—	—	—	—	—	1	1
17	Icke bevakad järnvägs korsning i plan	1	—	—	1	6	2	8
18	Brant backe	—	—	—	—	—	1	1
19	Backkrön	—	—	—	—	—	1	1
20	Vägbanan smal	—	—	3	3	7	15	22
21	Skymd sikt	3	9	20	32	28	46	74
22	Vägen slirig eller spårig	1	5	13	19	24	26	50
23	Lös sand, grus eller stenar på vägen	1	3	5	9	3	5	8
24	Svag vägkant	1	—	7	8	12	14	26
25	Lös snö	1	2	—	3	4	6	10
26	Isgata	3	7	24	34	79	59	138
27	Avsaknad av eller otjänligt varningsmärke	1	—	2	3	1	4	5
28	Pågående vägarbete	—	—	—	—	2	4	6
29	Annat	1	—	1	2	1	—	1
30	Summa	15	28	78	121	174	195	369
31	<i>Andra huvudorsaker</i>	8	10	23	41	51	42	93
32	Hela antalet olyckor	233	531	1 181	1 945	1 333	1 363	2 696

Tab. 8. Motortrafikolyckor, fördelade efter orsaksgrupper och påföljd, å landsbygd och städer, år 1935.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Orsaksgrupper	Landsbygden				Städerna				Hela riket			
	Hela an-talet	Därav med			Hela an-talet	Därav med			Hela an-talet	Därav med		
		dödlig utgång	annan person-skada	endast egen-doms-skada		dödlig utgång	annan person-skada	endast egen-doms-skada		dödlig utgång	annan person-skada	endast egen-doms-skada
I. Motorförarens personliga förhållanden eller körsätt	806	23	282	501	1 670	9	421	1 240	2 476	32	703	1 741
II. Motorfordons beskaffenhet	80	3	24	53	71	—	16	55	151	3	40	108
III. Velocipedåkarens åtgärder	138	9	113	16	307	6	196	105	445	15	309	121
IV. Fotgängarens åtgärder	120	21	92	7	204	12	177	15	324	33	269	22
V. Annan vägförandes åtgärder	25	—	10	15	37	—	11	26	62	—	21	41
VI. Annat	464	12	109	343	504	4	130	370	968	16	239	713
I i förening med II	273	12	104	157	164	4	57	103	437	16	161	260
I » » III	176	22	144	10	388	7	244	137	564	29	388	147
I » » IV	83	12	62	9	180	6	161	13	263	18	223	22
I » » V	38	3	11	24	94	1	19	74	132	4	30	98
I » » VI	2 089	76	568	1 445	2 093	13	534	1 546	4 182	89	1 102	2 991
Andra kombinationer, vari II ingår	86	1	19	66	45	2	14	29	131	3	33	95
Övriga kombinationer	263	39	174	50	422	15	297	110	685	54	471	160
Summa	4 641	233	1 712	2 696	6 179	79	2 277	3 823	10 820	312	3 989	6 519

Tab. 9. Motortrafikolyckor, fördelade efter samtliga orsaker och delaktiga fordon m. m., å landsbygd och städer, år 1935.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	Antal motortrafikolyckor med														Summa	Efter avdrag av dubbelräknade	
	Orsaker	privat person-bil	person-trafik-bil	person-omni-bus	last-bil	motorcykel med bi-vagn	utan bi-vagn	motor-redskap	järnvägs-tåg	spår-vagn	häst-for-don	velo-ciped	an-nat for-don	foto-gång-are			djur
Landsbygden.																	
<i>Motorförarens körsätt.</i>																	
För stor hastighet	789	185	68	475	17	128	6	5	—	69	113	11	85	23	2	1976	1 260
Körning på orätt sida av vägen	407	96	28	251	10	103	2	—	—	33	69	4	25	1	—	1 029	620
Oförsiktig omkörning	501	103	64	326	17	96	3	3	1	106	164	8	121	14	1	1 528	843
Annat fordons förkörsrätt ej iakttagen	252	69	18	180	8	79	2	5	1	12	38	1	1	—	—	666	374
Ej nedbländning vid möte	44	6	1	16	—	8	—	—	—	4	4	—	5	—	—	88	52
Annan oriktig eller ovarsam framfart	814	197	85	578	32	147	7	38	—	54	107	7	81	24	1	2 172	1 381
Annat	37	10	4	23	2	4	—	1	—	3	4	—	2	—	—	90	55
Summa	2 844	666	268	1 849	86	565	20	52	2	281	499	31	320	62	4	7 549	4 585
Efter avdrag av dubbelräknade	2 044	478	189	1 315	61	366	15	47	1	214	381	21	251	44	3	5 430	3 333
<i>Motorförarens personliga förhållanden.</i>																	
Ovan	93	19	4	43	—	18	—	3	—	5	2	—	10	1	—	198	141
Druken	36	6	1	32	—	3	—	—	—	1	8	—	6	—	—	93	74
Eljest påverkad av starka drycker	182	37	8	81	9	28	1	2	—	12	15	—	26	2	—	403	308
Kroppsligt eller själsligt lyte	10	1	—	2	—	2	—	1	—	—	—	—	1	—	—	17	13
Annat	33	12	3	32	—	6	1	4	—	1	3	—	3	1	—	99	74
Summa	354	75	16	190	9	57	2	10	—	19	28	—	46	4	—	810	610
Efter avdrag av dubbelräknade	344	74	15	184	9	57	2	9	—	19	27	—	45	4	—	789	595
<i>Motorfordons beskaflenhet.</i>																	
Bromsarna el. styrinrättn. el. lyktorna i olag	150	39	11	110	6	25	2	3	—	25	17	2	24	3	—	417	275
Motorstopp	11	2	1	3	—	3	—	4	1	—	—	—	—	—	—	25	16
Punktering	43	7	2	14	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69	64
Annat	50	13	12	50	2	3	1	—	—	12	5	2	8	—	—	158	99
Summa	254	61	26	177	9	33	3	7	1	37	22	4	32	3	—	669	454
Efter avdrag av dubbelräknade	250	59	26	173	9	33	3	7	1	36	22	4	31	3	—	657	448
<i>Velocipedåkarens åtgärder.</i>																	
För stor hastighet	46	10	4	26	1	4	—	—	—	—	89	—	—	—	—	180	90
Färd på orätt sida av vägen	94	19	4	43	2	20	—	—	—	1	178	—	—	—	—	361	180
Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordn.	9	4	—	2	—	2	—	—	—	—	17	—	—	—	—	34	17
Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	146	31	17	73	1	18	—	—	—	—	277	1	4	—	—	568	283
Påverkad av starka drycker	13	4	2	2	—	1	—	—	—	—	22	—	—	—	—	44	22
Annat	15	2	1	7	1	5	—	—	—	—	29	—	1	—	—	61	30
Summa	323	70	28	153	5	50	—	—	—	1	612	1	5	—	—	1 248	622
Efter avdrag av dubbelräknade	261	54	21	120	3	40	—	—	—	1	489	1	5	—	—	995	496

Orsaker	Antal motortrafikolyckor med															Summa	Efter avdrag av dubbelräknade
	privat person-bil	person-trafik-bil	person-omni-bus	last-bil	motorecykel		motor-redskap	järnvägs-tåg	spår-vagn	häst-for-don	velo-ciped	an-nat for-don	foto-gång-are	djur	an-nat		
					med bi-vagn	utan bi-vagn											
<i>Fotgängares åtgärder.</i>																	
Oförsikt. beträd. av el. onöd. uppeh. å körbana	133	38	7	71	5	25	—	—	—	5	3	1	256	3	—	547	267
Påverkad av starka drycker	11	4	—	5	—	2	—	—	—	1	—	—	21	—	—	44	21
Annat	6	—	1	3	—	—	—	—	—	1	—	—	9	—	—	20	10
Summa	150	42	8	79	5	27	—	—	—	7	3	1	286	3	—	611	298
Efter avdrag av dubbelräknade	143	38	8	74	5	26	—	—	—	6	3	1	270	3	—	577	282
<i>Annan vägfaranandes åtgärder.</i>																	
För stor hastighet	4	—	1	2	—	—	—	—	—	1	—	4	1	—	—	13	7
Färd på orätt sida av vägen	14	7	1	6	—	1	—	—	—	23	—	6	1	—	—	59	29
Avsakn. av föreskriven lykta el. reflexanordn.	5	2	—	1	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	16	8
Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	26	4	3	22	1	2	—	—	1	41	—	13	1	3	—	117	58
Påverkad av starka drycker	5	2	—	—	—	—	—	—	—	5	—	2	—	1	—	15	8
Annat	1	—	1	3	—	—	—	—	—	4	—	—	—	1	—	10	5
Summa	55	15	6	34	1	3	—	—	1	82	—	25	3	5	—	230	115
Efter avdrag av dubbelräknade	50	14	6	34	1	3	—	—	1	77	—	24	3	5	—	218	108
<i>Ljusförhållanden.</i>																	
Blandande solsken	60	10	5	42	2	12	2	2	—	4	15	—	3	1	—	158	103
Skygning	126	32	7	82	1	18	—	3	—	17	40	1	15	2	—	344	217
Mörker	445	120	24	193	8	65	4	7	—	77	62	8	120	16	—	1 149	734
Annat	6	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	6
Summa	637	163	36	317	11	96	6	12	—	98	117	9	138	19	—	1 659	1 060
Efter avdrag av dubbelräknade	636	163	36	317	11	96	6	12	—	98	117	9	138	19	—	1 658	1 059
<i>Väderleksförhållanden.</i>																	
Storm	19	1	—	9	—	3	—	1	—	2	10	—	3	—	—	48	28
Dimma	70	20	6	39	1	12	2	2	—	19	7	3	9	3	—	193	117
Regn	97	18	8	57	—	11	1	2	—	9	15	2	18	5	—	243	154
Hagel	—	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	5	3
Snöfall eller snöyra	78	29	12	62	3	5	—	1	—	15	6	3	15	—	—	229	143
Annat	5	2	1	4	—	2	—	—	—	1	1	—	1	1	—	18	10
Summa	269	70	28	172	4	35	3	6	—	46	39	8	47	9	—	736	455
Efter avdrag av dubbelräknade	251	67	26	161	3	32	3	6	—	43	36	7	45	9	—	689	424
<i>Vägförhållanden.</i>																	
Gupp	17	2	3	6	—	5	—	2	—	3	2	—	1	—	—	41	27
Vägrök	558	154	69	362	18	72	4	3	—	1	48	81	8	27	6	1 413	927

Korsväg eller sidoväg	458	114	27	305	10	122	3	—	—	25	182	11	25	1	—	1 288	723
Bevakad järnvägs korsning i plan	61	7	1	46	1	12	—	6	—	2	2	1	4	—	—	143	125
Icke bevakad järnvägs korsning i plan	40	5	2	38	—	—	—	54	—	1	1	2	1	—	—	145	83
Brant backe	83	26	11	71	6	10	1	4	—	9	30	1	8	2	—	262	160
Backkrön	103	35	9	56	2	9	1	1	—	9	13	2	6	—	—	246	149
Vägbanan smal	218	72	40	189	7	23	1	9	1	25	31	3	9	5	—	633	391
Skymd sikt	374	102	37	290	8	82	2	27	1	25	93	8	16	4	—	1 069	613
Vägen slirig eller spärig	263	74	31	192	2	17	2	4	—	39	22	5	32	2	1	686	433
Lös sand, grus eller stenar på vägen	59	8	4	31	—	19	—	—	—	2	21	—	2	—	—	146	103
Svag vägkant	59	10	10	51	—	3	—	—	—	4	2	1	1	—	—	141	103
Lös snö	120	53	26	82	2	6	—	1	—	17	17	3	15	—	—	342	212
Isgata	283	79	37	239	—	6	—	2	—	47	16	10	28	3	—	750	463
Avsaknad av eller otjänligt varningsmärke	26	3	—	13	—	6	—	5	—	2	3	—	1	—	—	59	42
Pågående vägarbete	44	11	3	27	4	5	1	—	—	3	7	1	9	1	—	116	75
Annat	18	6	2	8	—	3	1	1	—	3	1	3	2	—	—	48	27
Summa	2 784	761	312	2 006	60	401	16	119	3	264	524	59	187	24	3	7 523	4 656
Efter avdrag av dubbelräknade	1 588	396	157	1 087	36	252	11	61	1	156	332	33	121	21	2	4 254	2 640
<i>Andra orsaker</i>	97	30	11	95	2	14	2	—	—	42	26	2	24	55	1	401	228
Summa för landsbygden efter avdrag av dubbelräknade	2 719	628	258	1 778	68	448	17	64	2	309	716	45	458	102	4	7 616	4 641
Städerna.																	
<i>Motorförarens körsätt.</i>																	
För stor hastighet	521	154	55	324	28	107	—	—	24	9	137	5	73	2	1	1 440	854
Körning på orätt sida av vägen	205	44	28	148	13	47	—	—	10	7	74	1	25	1	—	603	345
Oförsiktig omkörning	416	110	49	344	22	73	—	—	57	29	281	8	83	2	1	1 475	785
Annat fordons förkörsrätt ej iakttagen	930	247	122	632	33	191	—	2	144	16	279	—	6	—	—	2 602	1 479
Ej nedbländning vid möte	13	2	—	5	—	1	—	—	1	1	2	—	2	—	—	27	17
Annan oriktig eller ovarsam framfart	1 233	356	164	1 044	64	179	1	18	233	23	457	15	227	4	3	4 021	2 303
Annat	8	—	1	14	2	2	1	—	2	1	2	—	1	—	—	34	20
Summa	3 326	913	419	2 511	162	600	2	20	471	86	1 232	29	417	9	5	10 202	5 803
Efter avdrag av dubbelräknade	2 538	697	320	1 961	118	439	2	18	407	75	1 022	26	368	7	4	8 002	4 532
<i>Motorförarens personliga förhållanden.</i>																	
Ovan	60	7	2	17	2	7	—	—	6	1	16	—	11	—	—	129	83
Drucken	21	1	2	10	1	1	—	—	2	—	4	—	3	—	—	45	29
Eljest påverkad av starka drycker	119	22	9	52	7	12	—	—	4	—	13	2	17	—	—	257	170
Kroppsligt eller själsligt lyte	2	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	6	4
Annat	14	4	—	4	—	1	—	—	—	—	5	—	2	—	—	30	21
Summa	216	34	13	84	10	22	—	—	12	1	39	2	34	—	—	467	307
Efter avdrag av dubbelräknade	206	33	13	82	10	22	—	—	12	1	37	2	33	—	—	451	294
<i>Motorfordons beskaflenhet.</i>																	
Bromsarna el. styrinrättn. el. lyktorna i olag	126	25	13	79	3	14	—	—	6	4	30	—	18	—	—	318	206
Motorstopp	5	1	—	6	—	1	—	—	1	4	—	—	—	—	—	18	10
Punktering	5	—	—	2	1	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	11	8
Annat	27	3	7	19	4	4	—	—	—	1	9	—	2	—	—	76	54
Summa	163	29	20	106	8	19	—	—	1	11	5	—	20	—	—	423	278
Efter avdrag av dubbelräknade	163	29	20	106	8	19	—	—	1	11	5	—	20	—	—	423	278

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Orsaker	Antal motortrafikolyckor med															Summa	Efter avdrag av dubbelräknade
	privat personbil	persontrafikbil	personomnibus	lastbil	motorcykel		motorredskap	järnvägs-tåg	spår-vagn	häst-for-don	velo-ciped	an-nat for-don	foto-gång-are	djur	an-nat		
<i>Velocipedåkares åtgärder.</i>																	
För stor hastighet	118	41	16	88	4	4	—	—	—	—	265	—	1	—	—	537	267
Färd på orätt sida av vägen	62	23	4	40	—	13	—	—	1	1	139	—	—	—	—	283	139
Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordn.	2	2	—	2	—	4	—	—	—	—	9	—	1	—	—	20	10
Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	242	75	36	234	9	34	—	—	4	3	616	1	4	—	—	1 258	622
Påverkad av starka drycker	8	1	2	4	—	4	—	—	—	—	18	—	—	—	—	37	19
Annat	25	6	3	29	—	2	—	—	1	—	64	—	1	—	—	131	64
Summa	457	148	61	397	13	61	—	—	6	4	1 111	1	7	—	—	2 266	1 121
Efter avdrag av dubbelräknade	391	125	52	343	10	50	—	—	5	4	948	1	7	—	—	1 936	956
<i>Fotgängares åtgärder.</i>																	
Oförsikt. beträd. av el. onöd. uppeh. å körbana	193	87	18	154	14	43	2	—	3	1	7	—	489	—	—	1 011	495
Påverkad av starka drycker	10	8	2	2	—	3	—	—	—	—	—	—	25	—	—	50	25
Annat	7	3	1	15	—	2	—	—	—	—	2	—	27	—	—	57	28
Summa	210	98	21	171	14	48	2	—	3	1	9	—	541	—	—	1 118	548
Efter avdrag av dubbelräknade	201	91	20	169	14	45	2	—	3	1	9	—	519	—	—	1 074	526
<i>Annan vägfaranandes åtgärder.</i>																	
För stor hastighet	7	3	3	24	—	—	—	—	20	3	—	9	—	—	—	69	36
Färd på orätt sida av vägen	6	1	1	—	—	—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	15	7
Avsakn. av föreskriven lykta el. reflexanordn.	1	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4	3
Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	55	9	6	70	1	2	—	1	91	14	5	28	1	—	—	283	138
Påverkad av starka drycker	2	—	1	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	6	4
Annat	1	1	—	4	—	—	—	1	2	1	—	1	—	—	1	12	6
Summa	72	14	11	100	1	2	—	2	114	24	5	42	1	—	1	389	194
Efter avdrag av dubbelräknade	70	14	10	93	1	2	—	2	111	22	5	38	1	—	1	370	183
<i>Ljusförhållanden.</i>																	
Blandande solsken	47	6	5	47	—	10	—	2	7	1	14	—	6	—	—	145	86
Skymning	74	28	14	57	5	19	—	8	3	37	2	19	1	—	—	267	152
Mörker	448	178	44	161	10	47	—	3	51	22	123	7	107	6	—	1 207	721
Annat	14	4	1	13	1	1	—	—	3	—	9	—	3	—	—	49	29
Summa	583	216	64	278	16	77	—	5	69	26	183	9	135	7	—	1 668	988
Efter avdrag av dubbelräknade	583	216	64	278	16	77	—	5	69	26	183	9	135	7	—	1 668	988
<i>Väderleksförhållanden.</i>																	
Storm	17	8	3	5	—	2	—	—	1	—	10	1	7	—	—	54	31
Dimma	38	10	2	22	1	4	—	—	1	2	13	1	6	—	—	106	64

Regn	250	106	30	181	7	25	—	2	33	5	93	5	54	1	1	793	447
Hägel	2	1	1	1	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	8	4
Snöfall eller snöyra	88	31	21	66	2	2	—	3	5	6	21	1	14	1	—	261	157
Annat	36	13	4	28	3	7	—	—	6	—	22	—	9	—	—	128	73
Summa	431	169	61	303	14	40	—	6	53	12	160	8	90	2	1	1 350	776
Efter avdrag av dubbelräknade	401	158	57	292	12	38	—	5	49	11	150	6	87	2	1	1 269	726
<i>Vägförhållanden.</i>																	
Gupp	1	3	—	2	—	3	—	—	—	—	1	1	1	—	—	12	9
Vägkrök	84	21	15	76	7	12	—	—	8	5	30	3	12	—	—	273	175
Korsväg eller sidoväg	808	239	111	643	23	165	—	2	128	21	464	9	85	3	1	2 702	1 487
Bevakad järnvägs korsning i plan	17	3	4	20	—	1	—	4	1	—	5	1	3	—	1	60	45
Icke bevakad järnvägs korsning i plan	8	2	—	7	1	2	—	10	3	—	—	1	—	—	—	34	19
Brant backe	41	12	12	41	1	7	—	2	2	3	25	2	15	1	—	164	91
Backkrön	16	3	3	10	—	2	—	—	1	2	9	1	2	1	—	50	27
Vägbanan smal	57	14	16	57	2	8	—	—	6	4	33	—	15	—	—	212	118
Skymd sikt	134	37	18	97	2	26	—	5	9	3	66	4	9	—	—	410	225
Vägen slirig eller spärig	312	127	61	271	11	40	—	2	44	8	97	4	60	1	—	1 038	603
Lös sand, grus eller stenar på vägen	11	4	2	8	—	3	—	—	1	—	4	—	4	—	—	37	22
Svag vägkant	7	—	3	5	—	—	—	1	1	—	2	—	2	—	—	21	12
Lös snö	82	26	17	78	2	1	1	3	10	3	17	10	14	2	—	266	157
Isgata	181	58	33	173	4	3	—	1	14	7	49	12	25	—	—	560	332
Avsaknad av eller otjänligt varningsmärke	5	1	—	3	—	2	—	—	—	—	1	—	1	—	—	13	9
Pågående vägarbete	27	6	4	26	1	5	—	—	13	2	20	—	4	—	—	108	62
Annat	27	9	2	24	2	3	—	—	9	2	6	1	3	1	—	89	54
Summa	1 818	565	301	1 541	56	283	2	30	249	60	829	49	255	9	2	6 049	3 447
Efter avdrag av dubbelräknade	1 381	421	198	1 148	49	219	1	18	206	44	658	29	205	8	2	4 587	2 593
Andra orsaker	191	77	36	165	12	10	—	6	46	14	86	5	44	30	1	723	413
Summa för städerna efter avdrag av dubbelräknade	3 230	939	426	2 599	148	518	3	26	504	98	1 714	59	757	38	6	11 065	6 179
Hela riket.																	
<i>Motorförarens körsätt.</i>																	
För stor hastighet	1 310	339	123	799	45	235	6	5	24	78	250	16	158	25	3	3 416	2 114
Körning på orätt sida av vägen	612	140	56	399	23	150	2	—	10	40	143	5	50	2	—	1 632	965
Oförsiktig omkörning	917	213	113	670	39	169	3	3	58	135	445	16	204	16	2	3 003	1 628
Annat fordons förkörsrätt ej iakttagen	1 182	316	140	812	41	270	2	7	145	28	317	1	7	—	—	3 268	1 853
Ej nedbländning vid möte	57	8	1	21	—	9	—	—	1	5	6	—	7	—	—	115	69
Annan oriktig eller ovarsam framfart	2 047	553	249	1 622	96	326	8	56	233	77	564	22	308	28	4	6 193	3 684
Annat	45	10	5	37	4	6	1	1	2	4	6	—	3	—	—	124	75
Summa	6 170	1 579	687	4 360	248	1 165	22	72	473	367	1 731	60	737	71	9	17 751	10 388
Efter avdrag av dubbelräknade	4 582	1 175	509	3 276	179	805	17	65	408	289	1 403	47	619	51	7	13 432	7 865

O r s a k e r	Antal motortrafikolyckor med															Summa	Efter avdrag av dubbelräknade
	privat personbil	persontrafikbil	personomnibus	lastbil	motorcykel med bivagn	motorcykel utan bivagn	motorredskap	järnvägståg	spårvagn	hästfordon	velociped	annat fordon	fotgängare	djur	annat		
<i>Motorförarens personliga förhållanden.</i>																	
Ovan	153	26	6	60	2	25	—	3	6	6	18	—	21	1	—	327	224
Drucken	57	7	3	42	1	4	—	—	2	1	12	—	9	—	—	138	103
Eljest påverkad av starka drycker	301	59	17	133	16	40	1	2	4	12	28	2	43	2	—	660	478
Kroppsligt eller själsligt lyte	12	1	—	3	—	3	—	1	—	—	1	—	2	—	—	23	17
Annat	47	16	3	36	—	7	1	4	—	1	8	—	5	1	—	129	95
Summa	570	109	29	274	19	79	2	10	12	20	67	2	80	4	—	1 277	917
Efter avdrag av dubbelräknade	550	107	28	266	19	79	2	9	12	20	64	2	78	4	—	1 240	889
<i>Motorfordons beskaflenhet.</i>																	
Bromsarna el. styrinrättn. el. lyktorna i olag	276	64	24	189	9	39	2	3	6	29	47	2	42	3	—	735	481
Motorstopp	16	3	1	9	—	4	—	5	5	—	—	—	—	—	—	43	26
Punktering	48	7	2	16	2	2	—	—	1	—	2	—	—	—	—	80	72
Annat	77	16	19	69	6	7	1	—	—	13	14	2	10	—	—	234	153
Summa	417	90	46	283	17	52	3	8	12	42	63	4	52	3	—	1 092	732
Efter avdrag av dubbelräknade	413	88	46	279	17	52	3	8	12	41	63	4	51	3	—	1 080	726
<i>Velocipedåkarens åtgärder.</i>																	
För stor hastighet	164	51	20	114	5	8	—	—	—	—	354	—	1	—	—	717	357
Färd på orätt sida av vägen	156	42	8	83	2	33	—	—	1	2	317	—	—	—	—	644	319
Avsaknad av föreskriven lykta el. reflexanordn.	11	6	—	4	—	6	—	—	—	—	26	—	1	—	—	54	27
Annat oriktig eller ovarsam åtgärd	388	106	53	307	10	52	—	—	4	3	893	2	8	—	—	1 826	905
Påverkad av starka drycker	21	5	4	6	—	5	—	—	—	—	40	—	—	—	—	81	41
Annat	40	8	4	36	1	7	—	—	1	—	93	—	2	—	—	192	94
Summa	780	218	89	550	18	111	—	—	6	5	1 723	2	12	—	—	3 514	1 743
Efter avdrag av dubbelräknade	652	179	73	463	13	90	—	—	5	5	1 437	2	12	—	—	2 931	1 452
<i>Fotgängares åtgärder.</i>																	
Oförsikt. beträd. av el. onöd. uppeh. å körbana	326	125	25	225	19	68	2	—	3	6	10	1	745	3	—	1 558	762
Påverkad av starka drycker	21	12	2	7	—	5	—	—	—	1	—	—	46	—	—	94	46
Annat	13	3	2	18	—	2	—	—	—	1	2	—	36	—	—	77	38
Summa	360	140	29	250	19	75	2	—	3	8	12	1	827	3	—	1 729	846
Efter avdrag av dubbelräknade	344	129	28	243	19	71	2	—	3	7	12	1	789	3	—	1 651	808
<i>Annan vägförandes åtgärder.</i>																	
För stor hastighet	11	3	4	26	—	—	—	—	—	20	4	—	13	1	—	82	43
Färd på orätt sida av vägen	20	8	2	6	—	1	—	—	—	26	—	—	10	1	—	74	36

Avsakn. av föreskriven lykta el. reflexanordn.	6	2	—	2	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	20	11
Annan oriktig eller ovarsam åtgärd	81	13	9	92	2	4	—	1	92	55	5	41	2	3	400	196
Påverkad av starka drycker	7	2	1	1	—	—	—	—	1	6	—	2	—	—	21	12
Annat	2	—	—	7	—	—	—	—	2	5	—	1	—	1	22	11
Summa	127	29	17	134	2	5	—	2	115	106	5	67	4	5	619	309
Efter avdrag av dubbelräknade	120	28	16	127	2	5	—	2	112	99	5	62	4	5	588	291
<i>Ljusförhållanden.</i>																
Bländande solsken	107	16	10	89	2	22	2	4	7	5	29	—	9	1	303	189
Skymning	200	60	21	139	6	37	—	3	8	20	77	3	34	3	611	369
Mörker	893	298	68	354	18	112	4	10	51	99	185	15	227	22	2 356	1 455
Annat	20	5	1	13	1	2	—	—	3	—	9	—	3	—	57	35
Summa	1 220	379	100	595	27	173	6	17	69	124	300	18	273	26	3 327	2 048
Efter avdrag av dubbelräknade	1 219	379	100	595	27	173	6	17	69	124	300	18	273	26	3 326	2 047
<i>Väderleksförhållanden.</i>																
Storm	36	9	3	14	—	5	—	1	1	2	20	1	10	—	102	59
Dimma	108	30	8	61	2	16	2	3	7	20	20	4	15	3	299	181
Regn	347	124	38	238	7	36	1	4	33	14	108	7	72	6	1 036	601
Hagel	2	1	2	2	1	2	—	—	1	—	1	—	1	—	13	7
Snöfall eller snöyra	166	60	33	128	5	7	—	4	5	21	27	4	29	1	490	300
Annat	41	15	5	32	3	9	—	—	6	1	23	—	10	1	146	83
Summa	700	239	89	475	18	75	3	12	53	58	199	16	137	11	2 086	1 231
Efter avdrag av dubbelräknade	652	225	83	453	15	70	3	11	49	54	186	13	132	11	1 958	1 150
<i>Vägförhållanden.</i>																
Gupp	18	5	3	8	—	8	—	2	—	3	3	1	2	—	53	36
Vägkrök	642	175	84	438	25	84	4	3	9	53	111	11	39	6	1 686	1 102
Korsväg eller sidoväg	1 266	353	138	948	33	287	3	2	128	46	646	20	110	4	3 985	2 210
Bevakad järnvägs korsning i plan	78	10	5	66	1	13	—	10	1	2	7	2	7	—	203	170
Icke bevakad järnvägs korsning i plan	48	7	2	45	1	3	—	64	3	1	1	3	1	—	179	102
Brant backe	124	38	23	112	7	17	1	6	2	12	55	3	23	3	426	251
Backkrön	119	38	12	66	2	11	1	1	1	11	22	3	8	1	296	176
Vägbanan smal	275	86	56	246	9	31	1	9	7	29	64	3	24	5	845	509
Skymd sikt	508	159	55	387	10	108	2	32	10	28	159	12	25	4	1 479	838
Vägen slirig eller spärig	575	201	92	463	13	57	2	6	44	47	119	9	92	3	1 724	1 036
Lös sand, grus eller stenar på vägen	70	12	6	39	—	22	—	—	1	2	25	—	6	—	183	125
Svag vägkant	66	10	13	56	—	3	1	1	—	4	4	1	3	—	162	115
Lös snö	202	79	43	160	4	7	1	4	10	20	34	13	29	2	608	369
Isgata	464	137	70	412	4	9	—	3	14	54	65	22	53	3	1 310	795
Avsaknad av eller otjänligt varningsmärke	31	4	—	16	—	8	—	—	5	—	2	—	2	—	72	51
Pågående vägarbete	71	17	7	53	5	10	1	—	13	5	27	1	13	1	224	137
Annat	45	15	4	32	2	6	1	1	9	5	7	4	5	1	137	81
Summa	4 602	1 326	613	3 547	116	684	18	149	252	324	1 353	108	442	33	5 137	3 103
Efter avdrag av dubbelräknade	2 969	817	355	2 235	85	471	12	79	207	200	990	62	326	29	4 841	2 933
<i>Andra orsaker</i>																
Summa för hela riket efter avdrag av dubbelräknade	5 949	1 567	684	4 377	216	966	20	90	506	407	2 430	104	1 215	140	10 186	6 036

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	A — n — t — a — l												
													Orsaksg grupper	Antal olyckor, varvid personers skadats	Dödade		Eljest skadade				Fördelning efter ålder				Summa (av kol. 3—8 = av kol. 9—12)
															M.	Kv.	svårt		lindrigt		under 15 år	15—60 år	60 år och däröfver	ålder ej an-given	
																	M.	Kv.	M.	Kv.					
<i>Landsbygden.</i>																									
1	I. Motorförares personliga förhållanden eller körsätt . . .	304	19	6	68	31	199	88	20	350	34	7	411												
2	II. Motorfordons beskaffenhet . .	27	3	—	5	1	29	7	1	42	1	1	45												
3	III. Velocipedåkares åtgärder . .	122	7	2	19	5	73	25	19	105	7	—	131												
4	IV. Fotgängares åtgärder	113	10	11	24	9	44	21	68	33	17	1	119												
5	V. Annan vägfärandes åtgärder .	10	—	—	2	—	6	2	6	3	1	—	10												
6	VI. Annat	121	10	—	24	3	79	21	9	115	12	1	137												
7	I i förening med II	117	10	3	31	10	80	29	17	130	15	1	163												
8	I » » III	165	18	4	45	9	76	23	15	145	15	—	175												
9	I » » IV	75	7	5	21	8	36	10	25	47	15	—	87												
10	I » » V	13	2	1	—	1	9	1	3	8	3	—	14												
11	I » » VI	644	71	14	161	40	430	190	34	809	48	15	906												
12	Andra kombinationer, vari II ingår	20	1	—	3	2	14	5	1	20	4	—	25												
13	Övriga kombinationer	214	30	9	45	13	101	33	58	145	28	—	231												
14	Summa	1 945	188	55	448	132	1 176	455	276	1 952	200	26	2 454												
<i>Städerna.</i>																									
15	I. Motorförares personliga förhållanden eller körsätt . .	428	8	1	70	16	288	102	15	438	32	—	485												
16	II. Motorfordons beskaffenhet . .	16	5	1	3	—	9	3	3	18	—	—	21												
17	III. Velocipedåkares åtgärder . .	202	6	—	31	5	123	41	31	160	15	—	206												
18	IV. Fotgängares åtgärder	191	9	4	36	11	79	60	86	73	38	2	199												
19	V. Annan vägfärandes åtgärder .	11	—	—	2	1	5	3	7	4	—	—	11												
20	VI. Annat	134	3	1	16	10	86	26	10	118	13	1	142												
21	I i förening med II	59	2	1	14	5	35	18	5	64	6	—	75												
22	I » » III	254	8	—	24	15	167	50	21	227	16	—	264												
23	I » » IV	166	—	6	32	16	78	46	28	108	42	—	178												
24	I » » V	19	1	—	4	—	20	1	7	18	1	—	26												
25	I » » VI	548	13	2	86	32	376	144	21	591	41	—	653												
26	Andra kombinationer, vari II ingår	16	—	2	5	1	7	1	4	10	2	—	16												
27	Övriga kombinationer	312	14	1	54	15	191	53	72	219	37	—	328												
28	Summa	2 356	69	19	377	127	1 464	548	310	2 048	243	3	2 604												
<i>Hela riket.</i>																									
29	I. Motorförares personliga förhållanden eller körsätt . .	732	27	7	138	47	487	190	35	788	66	7	896												
30	II. Motorfordons beskaffenhet . .	43	8	1	8	1	38	10	4	60	1	1	66												
31	III. Velocipedåkares åtgärder . .	324	13	2	50	10	196	66	50	265	22	—	337												
32	IV. Fotgängares åtgärder	304	19	15	60	20	123	81	154	106	55	3	318												
33	V. Annan vägfärandes åtgärder .	21	—	—	4	1	11	5	13	7	1	—	21												
34	VI. Annat	255	13	1	40	13	165	47	19	233	25	2	279												
35	I i förening med II	176	12	4	45	15	115	47	22	194	21	1	238												
36	I » » III	419	26	4	69	24	243	73	36	372	31	—	439												
37	I » » IV	241	7	11	53	24	114	56	53	155	57	—	265												
38	I » » V	32	3	1	4	1	29	2	10	26	4	—	40												
39	I » » VI	1 192	84	16	247	72	806	334	55	1 400	89	15	1 559												
40	Andra kombinationer, vari II ingår	36	1	2	8	3	21	6	5	30	6	—	41												
41	Övriga kombinationer	526	44	10	99	28	292	86	130	364	65	—	559												
42	Summa	4 301	257	74	825	259	2 640	1 003	536	4 000	443	29	5 058												

olyckornas orsaker samt efter kön, ålder m. m., å landsbygd och år 1935.

27

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	1																				
p — e — r — s — o — n — e — r																																								
D — ä — r — a — v																																								
motorfordons						velocipedåkare						fotgångare																												
förare					passa- gerare	under 15 år	15- 25 år	25- 60 år	60 år och däröver	Ej angiven ålder	Summa	Därv kvinnor	under 6 år	6- 15 år	15- 60 år	60 år och däröver	Ej angiven ålder	Summa	Därv kvinnor																					
under 35 år	35 år och däröver	ålder ej angiven	Summa	Därv kvinnor																																				
69	43	2	114	6	147	3	17	47	7	—	74	22	2	9	40	8	—	59	24	1																				
9	13	—	22	1	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2																				
4	1	—	5	—	7	19	34	59	7	—	119	30	—	—	—	—	—	—	—	3																				
—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	25	43	31	17	1	117	41	4																				
1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	3	—	5																				
26	12	—	38	1	52	2	4	10	2	—	18	7	—	2	9	2	—	13	—	6																				
27	10	—	37	—	63	3	3	9	5	—	20	7	5	3	14	5	—	27	9	7																				
2	2	—	3	—	2	14	54	87	14	—	169	33	—	—	—	1	—	1	1	8																				
4	—	—	6	—	3	—	—	—	—	—	—	—	7	17	38	15	—	77	20	9																				
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	10																				
202	112	1	315	11	349	6	27	46	3	—	82	24	3	7	93	18	—	121	37	11																				
2	1	—	3	—	11	—	—	4	—	—	4	—	—	1	3	2	—	6	3	12																				
3	6	—	9	—	10	32	41	50	16	—	139	26	11	10	26	12	—	59	21	13																				
349	202	3	554	19	667	79	180	312	54	—	625	144	54	93	254	82	1	484	156	14																				
82	29	—	111	—	80	8	94	82	4	—	188	40	2	3	72	21	—	98	40	15																				
6	1	—	7	—	9	—	2	1	—	—	3	—	—	1	1	—	—	2	1	16																				
3	—	—	3	—	2	31	77	78	14	—	200	45	—	—	—	1	—	1	—	17																				
3	1	—	4	—	1	—	—	1	—	—	1	—	39	47	67	38	2	193	74	18																				
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	19																				
13	3	—	16	—	29	2	25	24	1	1	53	9	—	5	27	8	—	40	16	20																				
13	6	—	19	—	19	3	3	9	1	—	16	1	1	—	15	2	—	18	9	21																				
7	6	—	13	—	5	21	107	102	15	—	245	61	—	—	1	—	—	1	1	22																				
4	—	—	4	—	2	—	—	1	—	—	1	1	9	19	101	42	—	171	66	23																				
4	2	—	6	—	7	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	24																				
117	54	—	171	2	171	15	64	99	6	—	184	37	7	1	79	15	—	102	42	25																				
2	1	—	3	—	1	1	7	—	—	—	8	2	1	2	—	1	—	4	2	26																				
10	3	—	13	—	6	26	73	67	4	—	170	27	10	20	60	32	—	122	39	27																				
264	106	—	370	2	334	107	452	465	45	1	1 070	223	69	99	423	160	2	753	290	28																				
151	72	2	225	6	227	11	111	129	11	—	262	62	4	12	112	29	—	157	64	29																				
15	14	—	29	1	30	—	2	1	—	—	3	—	—	1	1	—	—	2	1	30																				
7	1	—	8	—	9	50	111	137	21	—	319	75	—	—	—	—	—	1	—	31																				
3	2	—	5	—	2	—	—	1	—	—	1	—	64	90	98	55	3	310	115	32																				
1	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—	4	—	33																				
39	15	—	54	1	81	4	29	34	3	1	71	11	—	7	36	10	—	53	16	34																				
40	16	—	56	—	82	6	6	18	6	—	36	8	6	3	29	7	—	45	18	35																				
9	7	—	16	—	7	35	161	189	29	—	414	94	—	—	1	1	—	2	2	36																				
8	2	—	10	—	5	—	—	1	—	—	1	1	16	36	139	57	—	248	86	37																				
4	2	—	6	—	8	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	38																				
319	166	1	486	13	520	21	91	145	9	—	266	61	10	8	172	33	—	223	79	39																				
4	2	—	6	—	12	1	7	4	—	—	12	2	1	3	3	3	—	10	5	40																				
13	9	—	22	—	16	58	114	117	20	—	309	53	21	30	86	44	—	181	60	41																				
618	308	3	924	21	1 001	186	632	777	99	1	1 695	367	123	192	677	242	3	1 237	446	42																				

Uppgift om olycka vid trafik med motorfordon

inom *polisdistrikt, under* *kvartalet år 1935,*

Uppgift enligt detta formulär skall enligt kungl. kungörelsen den 30 november 1934 för *varje kvartal* under år 1935 inom två månader efter kvartalets utgång avgivas till *statistiska centralbyrån* från polischefen i varje polisdistrikt i riket. Konzeptexemplar av uppgiften skall förvaras hos uppgiftslämnaren. Därest ingen olycka vid trafik med motorfordon inträffat under det tilläandagångna kvartalet, lämnas inom ovan nämnda tid meddelande härom.

Uppgifterna skola avse olyckor vid trafik med motorfordon, för så vitt de föranlett polisundersökning. Varje sådan trafikolycka redovisas å särskild blankett. Blanketterna numreras av varje uppgiftslämnare i löpande följd för året. Till grund för uppgifterna bör läggas polisrapport, protokoll över polisförhör eller dylikt, som avfattats i anledning av polisundersökning angående den inträffade olyckan. Blanketten ifylles så snart polisundersökningen avslutats, där så kan ske genom *understrykning* av de å blanketten angivna omständigheter. För att de meddelade uppgifterna skola bliva så fullständiga som möjligt, bör emellertid blanketten, innan densamma avsändes, granskas och eventuellt rättas eller kompletteras. Härvid bör hänsyn tagas jämväl till förhållanden, vilka klarlagts under den tid, som förflytit mellan polisundersökningens avslutande och uppgifternas avgivande. Beträffande innebörden av vissa i formuläret använda uttryck hänvisas till gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga. Där så erfordras, bör vid blankettens ifyllande samråd äga rum med vederbörande vägingenjör.

1. **Kommun, där olyckan ägde rum:**
2. **Plats för olyckan:** ortens och vägens (gatans, vägbrons eller gatubrons, färjans eller färjställets) namn:
tättbebyggt samhälle — icke tättbebyggt samhälle; allmän väg — enskild väg
3. **Tid för olyckan:** månad dag kl.
4. **Vägens beskaffenhet vid olycksplatsen:** bred — smal (eventuellt vägens bredd i meter:)
— rak — krokig — backig — jämn
5. **Vägbanans beskaffenhet:** god — medelgod — dålig; grusväg — halvpermanent beläggning — permanent beläggning: gatsten — cementbetong — asfaltbeläggning; vägbanan bar — vägbanan snöbelagd eller isbelagd

Anm. Uppgifterna under punkt. 4) och 5) lämnas endast i den mån de kunna anses vara av betydelse för bedömande av olyckans orsaker.

6. Omständigheter vid olyckan.

- a) *Olyckans art:* sammankörning — påkörning — nedkörning i dike — körning mot träd, räcke, husvägg eller dylikt
- b) *I olyckan delaktiga fordon m. m.:*

	Antal		Antal		Antal
Privat personautomobil		Motorcykel utan bivagn		Velociped	
Persontrafikautomobil		Motorredskap		Fotgängare	
Personomnibus		Järnvägståg		Ryttare	
Lastautomobil		Spårvagn		Djur	
Motorcykel med bivagn		Hästfordon			

c) *Särskilda uppgifter för varje delaktigt motorfordon:*

	Fordon 1	Fordon 2	Fordon 3
Fordonets art (angives enligt specifikationen under b) härovan)			
Igenkänningsmärke för inom riket registrerat fordon			
Utländskt fordon (ifylles med en etta)			

7. **Olyckans orsaker.** (Angivas så noggrant som möjligt med ledning av föreliggande uppgifter av vittnen eller av personer, som varit delaktiga därvid. När *flera* orsaker samverkat i fråga om en och samma olycka, skall *varje* särskild av de samverkande orsakerna redovisas för sig här nedan samt dessutom under litt. k) meddelas, vilken av de angivna orsakerna kan anses vara huvudorsak till olyckan.)

a—c) *Motorfordonsförarens åtgärder eller fordonets beskaffenhet.*

	Fordon 1	Fordon 2	Fordon 3
a) <i>Motorförarens körsätt:</i>	för stor hastighet — körning på orätt sida av vägen — oförsiktig omkörning — annat fordon's förkörsrätt ej iakttagen — ej nedbländning vid möte — annan oriktig el. ovarsam framfart	för stor hastighet — körning på orätt sida av vägen — oförsiktig omkörning — annat fordon's förkörsrätt ej iakttagen — ej nedbländning vid möte — annan oriktig el. ovarsam framfart	för stor hastighet — körning på orätt sida av vägen — oförsiktig omkörning — annat fordon's förkörsrätt ej iakttagen — ej nedbländning vid möte — annan oriktig el. ovarsam framfart
b) <i>Motorförarens personliga förhållanden:</i>	ovan — drucken ¹⁾ — eljest påverkad av starka drycker ²⁾ — kroppsligt el. själsligt lyte	ovan — drucken ¹⁾ — eljest påverkad av starka drycker ²⁾ — kroppsligt el. själsligt lyte	ovan — drucken ¹⁾ — eljest påverkad av starka drycker ²⁾ — kroppsligt el. själsligt lyte
c) <i>Motorfordonets beskaffenhet:</i>	bromsarna el. styrinrättningen el. lyktorna i olag — motorstopp — punktering	bromsarna el. styrinrättningen el. lyktorna i olag — motorstopp — punktering	bromsarna el. styrinrättningen el. lyktorna i olag — motorstopp — punktering

- d) *Velocipedåkarens åtgärder:* för stor hastighet — färd på orätt sida av vägen — avsaknad av föreskriven lykta eller reflexanordning — annan oriktig eller ovarsam åtgärd — påverkad av starka drycker
- e) *Fotgängares åtgärder:* oförsiktigt beträdande eller onödigt uppehåll å körbana — påverkad av starka drycker
- f) *Annan vägfarandes åtgärder:* för stor hastighet — färd på orätt sida av vägen — avsaknad av föreskriven lykta eller reflexanordning — annan oriktig eller ovarsam åtgärd — påverkad av starka drycker
- g) *Ljusförhållanden:* bländande solsken — skymning — mörker
- h) *Väderleksförhållanden:* storm — dimma — regn — hagel — snöfall eller snöyra
- i) *Vägförhållanden:* gupp — vägkrök — korsväg eller sidoväg — bevakad järnvägs korsning i plan — icke bevakad järnvägs korsning i plan — brant backe — backkrön — vägbanan smal — skymd sikt — vägen slirig eller spårig — lös sand, grus eller stenar på vägen — svag vägkant — lös snö — isgata — avsaknad av eller otjänligt varningsmärke — pågående vägarbete
- j) *Andra orsaker:*
- k) Såsom *huvudorsak* kan anses den under litt. härovan angivna orsaken.

¹⁾ Jfr strafflagen 18 kap. 15 §. — ²⁾ Jfr lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, 1 §.

Socialstatistik, av socialstyrelsen där ej annat anges.

Kollektivavtal i Sverige vid årsskiftet 1920/21: I och II.

Kollektivavtal i Sverige: åren 1911—1922.

Arbetsinställelser i Sverige: åren 1911—1922.

Arbetsinställelser och kollektivavtal samt förlikningsmännens verksambet: åren 1923—1935.

Arbetslöshetsräkningen och de lokala arbetslöshetsundersökningarna i Sverige år 1927.

Arbetslösheten inom fackförbunden samt därmed sammanhängande bestämmelser i förbundsstadgar och kollektivavtal (utgiv. 1931).

Den offentliga arbetsförmedlingen i Sverige 1902—1912, 1913—1922.

Svensk hemindustri: I och II (utgiv. 1917).

Arbetsstunden inom industri och hantverk m. m. vid år 1917, av arbetstidskommittén.

Lönestatistisk årsbok för Sverige: årg. 1929—1935.

Arbetartillgång, arbetstid och arbetslön inom Sveriges jordbruk: 1911—1928 (år 1911 av kommerskollegii avdelning för arbetsstatistik).

Lantarbetarnas arbets- och löneförhållanden inom olika bygder och å typiska lantegendomar (utgiv. 1915).

Skogsarbetarnas levnads- och arbetsförhållanden i Värmland, Dalarna och Norrland (utgiv. 1916).

Sjömansyrket i Sverige: I och II (utgiv. 1915, 1919).

Hamnarbetaryrket i Sverige (utgiv. 1916).

Arbetstidens längd vid frisørsalonger och badinrättningar i Sverige (utgiv. 1916).

Arbetsförhållandena för hotell- och restaurangpersonalen i Sverige (utgiv. 1922).

Arbets- och löneförhållandena för affärsanställda i Sverige (utgiv. 1925).

Undersökning rörande arbetsförhållandena inom hotell- och restaurangnäringen 1929/30 (utgiv. 1931).

Arbetsstidsförhållandena inom detaljhandeln (utgiv. 1933).

Arbetsförhållandena inom det husliga arbetets område (utgiv. 1936).

Löner och levnadskostnader vid statens järnvägsbyggnader m. m. (utgiv. 1924).

Befattningshavare i statens och de större städernas tjänst. Deras antal och löneförhöjningar åren 1919—1924 (utgiv. 1925).

Löneförhållandena för försvarsväsendets civila arbetare och med dessa jämförliga arbetargrupper i enskild tjänst (utgiv. 1927).

Statistisk undersökning av statstjänstemännens bisysslor (utgiv. 1928).

Anställnings- och avlösningsförhållandena för lägre personal i allmän tjänst (utgiv. 1931).

Olycksfall i arbete: åren 1910—1933 (åren 1918—1933 jämte reviderade sammandrag 1918—1922, 1923—1928 av riks försäkringsanstalten).

Undersökning rörande vissa hygieniska förhållanden inom cellulosaindustrien i Sverige (utgiv. 1915).

Kroppsutvecklingen hos minderåriga industriarbetare i Sverige (utgiv. 1925).

Livsmedels- och bostadspriser i Sverige: åren 1910—1912.

Detaljpriser och indexberäkningar: åren 1913—1930.

Levnadskostnaderna i Sverige 1913—1914: I—III.

Livsmedelsförbrukningen inom mindre bemedlade hushåll under krisåren 1914—1918.

Levnadskostnaderna på landsbygden i Sverige vid år 1920.

Levnadskostnaderna i städer och industriorter omkring år 1923.

1912—14 års allmänna bostadsräkningar: I—II.

Allmänna bostadsräkningen år 1920.

Hysesräkningen år 1924: I och II; 1926.

Allmänna bostadsräkningen år 1933 och därmed sammanhängande undersökningar.

Undersökningar rörande de mindre bemedlades bostadsförhållanden i vissa svenska städer: I—III (utgiv. 1916—1918).

Byggnadsverksamheten i rikets stadssamhällen: åren 1912—1920. (Seriens fortsättning ingår i Sociala meddelanden).

Kooperativ verksamhet i Sverige: åren 1908—1934.

De ideella föreningarna i Sverige och deras ekonomiska förhållanden år 1917.

Undersökningar angående alkoholens sociala skadeverkningar (utgiv. 1921).

Inkomst och förmögenhet, av statistiska centralbyrån.

Taxeringen till inkomst- och förmögenhetsskatt: åren 1917 och 1920.

Skattetaxeringarna: åren 1922—1936.

Fattigvård, av statistiska centralbyrån: åren 1918—1934. [Litt. U.]

Samhällets barnavård, av statistiska centralbyrån: åren 1928 och 1931.

Rättsväsen, av statistiska centralbyrån.

Domstolarnas och de exekutiva myndigheternas verksamhet: åren 1913—1918, 1921—1934. [Litt. B.]

Brottsligheten: åren 1913—1934. [Litt. B.]

Konkurser, avslutade åren 1914—1920, upphörda åren 1926—1928. [Litt. B.]

Fångvården, av fångvårdestyrelsen: åren 1911—1935. [Litt. G.]

Undervisning, av skolöverstyrelsen där ej annat angives.

Folkskolorna, av ecklesiastikdepartementet: åren 1911—1914 samt redovisningsåren 1915/1916—1918/1919. [Litt. P.]

Folkskolorna och högre folkskolorna: redovisningsåren 1919/1920—1920/1921; 1926/1927.

Folkskolorna, redovisningsåret 1929/1930.

Statens allmänna läroverk, av ecklesiastikdepartementet: läsåren 1911/1912—1918/1919. [Litt. P.]

Statens allmänna läroverk läsåret 1919/1920 samt realskol- och studentexamina år 1920.

Statens allmänna läroverk, kommunala mellanskolor och privatläroverk: läsåren 1920/1921 och 1921/1922.

De kommunala mellanskolorna och privatläroverken, av ecklesiastikdepartementet: läsåret 1916/1917.

De kommunala mellanskolorna, av ecklesiastikdepartementet: läsåren 1917/1918—1919/1920.

Privatläroverken, av ecklesiastikdepartementet: läsåren 1917/1918—1919/1920.

Det högre skolväsendet: läsåret 1927/1928.

Läraryttbildningen, av ecklesiastikdepartementet: läsåren 1916/1917—1919/1920; av skolöverstyrelsen: 1920/1921, 1921/1922, 1927/1928.

Realskol- och studentexamina år 1919, av ecklesiastikdepartementet.

Donationer vid allmänna läroverk, kommunala mellanskolor och privatläroverk år 1919.

Yrkesundervisningen: åren 1919—1922; 1928/1929.

Allmänna val, av statistiska centralbyrån.

Riksdagsmannavalen: åren 1909—1932. [Litt. R.]

Landstingsmannavalen: åren 1912, 1914, 1916, 1918. [Litt. R.]

Kommunala valen: åren 1919, 1920, 1922/1923, 1926/1927, 1930/1931, 1934/1935.

Finanser.

Accispliktiga näringar, av kontrollstyrelsen: åren 1911/1912—1934/1935. [Litt. V.]

Brännvinsförsäljningen, av kontrollstyrelsen: åren 1914—1918. [Litt. V.]

Rusdrycksförsäljningen, av kontrollstyrelsen: åren 1919—1922.

Rusdrycksförsäljningen m. m., av kontrollstyrelsen: åren 1923—1935.

Kommunernas finanser, av statistiska centralbyrån: åren 1918—1932. [Litt. U.]

Statistiska meddelanden.

Ser. A. Tillfälliga statistiska undersökningar, av statistiska centralbyrån där ej annat angives. Band I: 1. Dödlighets- och livslängdstabeller för åren 1816—1910; 2. Statens utarrenderade domäner arrendeåret 1910—11; 3. Stadsfullmäktigvalen åren 1911 och 1912 m. m.; 4—5, 10. Utom äktenskapet födda barn; 6. Dödligheten i lungsoot i Sverige åren 1906—1910; 7. Husdjursräkningen sommaren 1915; 8. Stadsfullmäktigvalen åren 1913 och 1914; 9. Husdjursräkningen 1 juni 1916; Band II: 1. Husdjursräkningen 1 juni 1917; 2. Arealinventeringen 20 juni 1917, av folkhushållningskommissionen; 3. Husdjursräkningen 1 juni 1918; 4. Stadsfullmäktigvalen åren 1915 och 1916; 5. Arealinventeringen 1 juni 1918, av folkhushållningskommissionen; 6. Stadsfullmäktigvalen åren 1917 och 1918; Band III: 1. Statistisk översikt av det svenska näringslivets utveckling åren 1870—1915, av kommerskollegium; 2—3. Arealinventeringen och husdjursräkningen 1 juni 1919; Band IV: 1. Jordbrukskassorna och centralkassorna för jordbrukskredit åren 1916—1923; 2. Brödsädsförbrukningen vid vissa mindre jordbruk (utgiv. 1928); 3. Förskingrings- och trolöshetsbrotten åren 1921—1927; 4. Undersökning angående mejerihanteringen (utgiv. 1930); 5. Svinräkningen den 15 sept. 1930; 6. Inventeringen av vete och råg den 1 febr. 1931; 7. Svinräkningen den 15 sept. 1931; 8. Kyrkofullmäktigvalen år 1931; 9. Svinräkningen den 15 sept. 1932; 10. 1931 års företagsräkning, av kommerskollegium. Band V: 1. Undersökning angående foderförsörjningen åren 1935—36; 2. Olyckor vid trafik med motorfordon år 1935.

Ser. C. Månadsstatistik över handeln, av kommerskollegium: åren 1913—1936; 1937: 2.

Ser. D. Järnvägsstatistiska meddelanden, av järnvägsstyrelsen: åren 1912—1935; 1936: 1—11.

Ser. E. Uppgifter om bankerna, av bankspektionen: åren 1912—1936; 1937: 2.

Ser. F. Sociala meddelanden, av socialstyrelsen [kommerskollegii avdelning för arbetstatistik] åren 1912—1936; 1937: 1—2.

Statistisk årsbok för Sverige, *Annuaire statistique de la Suède*, av statistiska centralbyrån: årg. 1914—1936.

Årsbok för Sveriges kommuner, av statistiska centralbyrån: årg. 1918—1936.