

# Bantrafikskador 2007





# Bantrafikskador 2007

*SIKA Statistik* är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Statistik* är:

- 2007:30 Vägtrafikskador 2006
- 2007:31 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, andra kvartalet 2007
  
- 2008:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 3 kv. 2007
- 2008:2 Bantrafik 2006
- 2008:3 Person och godstransporter på järnväg, 3 kv 2007
- 2008:4 Fordon enligt vägtrafikregistret, 4 kv och år 2007
- 2008:5 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 3 kv 2007
- 2008:6 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 4 kv 2007
- 2008:7 Person och godstransporter på järnväg, 4 kv 2007
- 2008:8 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 4 kv 2007
- 2008:9 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2006
- 2008:10 Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2007
- 2008:11 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2007
- 2008:12 Luftfart 2007
- 2008:13 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, helår 2007
- 2008:14 Postverksamhet 2007
- 2008:15 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2007
- 2008:16 Sjöfartsföretag 2006
- 2008:17 Lokal och regional kollektivtrafik 2007
- 2008:18 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2008
- 2008:19 Sjötrafik 2008, kvartal 1
- 2008:20 Lastbilstrafik 2008, kvartal 1
- 2008:21 Långväga buss 2007
- 2008:22 Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004-2006
- 2008:23 Vägtrafikskadade i sjukvården – Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998–2006
- 2008:24 Sjötrafik 2008, kvartal 2
- 2008:25 Person- och godstransporter på järnväg, 2 kv 2008
- 2008:26 Bantrafikskador 2007

Ansvarig utgivare: Maria Melkersson  
ISSN 1404-854X  
ISSN 1652-4373

*För information kontakta:*

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs  
Kontaktperson: Jan Östlund  
Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10  
E-post: sika@sika-institute.se  
Webbadress: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)  
Utgivningsdatum: 2008-10-22, korrigerad november 2008.

## Förord

År 2007 avled 25 personer i samband med olyckor vid järnvägsdrift och två personer vid spårvägsdrift. Riskerna är större utanför tågen än ombord, alla avlidna 2007 var plankorsningstrafikanter eller befann sig obehörigen på spårområdet. Så kallade spårspringare utsätter sig själva och andra för stora risker.

Självordshändelser räknas definitionsmässigt inte till olyckor. Dessa ingår ändå i rapporten och har i järnvägstrafiken de senaste fem åren sammantaget varit nästan lika många som alla allvarliga olyckshändelser tillsammans, med den skillnaden att självordshändelserna nästan alltid har dödlig utgång.

Sedan flera år publicerar SIKA statistik om olyckor vid järnvägar, tunnelbana och spårvägar. Det här är första gången som olycksstatistiken publiceras under en egen titel, tidigare år har uppgifterna utgjort en del av rapporten *Bantrafik*. Med en separat produkt om olyckor hoppas vi på kortare framställningstid och inte minst att statistiken får större uppmärksamhet.

Under titeln *Vägtrafikskador* publicerar SIKA årligen en mer omfattande statistik över olyckshändelser i vägtrafiken.

Järnvägsstyrelsen har biträtt SIKA med att samla in, kvalitetsgranska och sammanställa uppgifterna i denna rapport. Projektledare för *Bantrafikskador 2007* vid Järnvägsstyrelsen har varit Eva-Lotta Högberg och vid SIKA Jan Östlund.

Slutligen vill vi rikta ett tack till de uppgiftslämnare som bidragit till att denna rapport kunnat sammanställas. Vi tar gärna emot synpunkter och förslag till förbättringar.

Östersund oktober 2008

Maria Melkersson

Statistikchef, SIKA

*Rapporten korrigerades i november 2008*

## Innehåll

<b>1</b>	<b>OLYCKOR .....</b>	<b>5</b>
1.1	Järnvägsdrift .....	5
1.2	Spårvägsdrift .....	6
1.3	Tunnelbanedrift .....	6
<b>2</b>	<b>TABELLER .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>METOD OCH KVALITET .....</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>DEFINITIONER .....</b>	<b>13</b>

# 1 Olyckor

Rapporten behandlar allvarliga olyckor som inträffat i samband med att minst ett spårbundet fordon varit i rörelse. Självord och självmordsförsök betraktas inte som olyckor i strikt mening och kommenteras inte nedan, men redovisas av hävd i denna statistik.<sup>1</sup>

Av dem som avlider eller skadas allvarligt vid olyckor i samband med järnvägs- eller tunnelbanedrift är endast en liten del resande eller anställda. De flesta för-olyckas då de obehörigen befinner sig på spårområdet eller då de försöker passera vid plankorsningar. Spårvägsdrift är behäftad med högre risker, sett i förhållande till transportarbetet. Speciell uppmärksamhet bör riktas på att äldre spårvägsresenärer har särskilt stor risk att drabbas av fallolyckor inne i vagnarna.

Statistiken redovisar inte händelser som inträffar vid spåren om inget spårbundet fordon varit i rörelse. Två olyckstyper som alltså inte redovisas här gäller passagerare som skadas när de stiger på eller av stillastående vagnar och obehöriga som kommer i närheten av högspänningsledningar. För en djupare beskrivning av säkerhetsläget inom järnvägstrafiken hänvisas till Järnvägsstyrelsens årsrapport i enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet och Järnvägsstyrelsens övergripande riskanalys.<sup>2</sup>

Då olyckstalen är små kommenteras olyckorna under de två senaste femårsperioderna, alltså 2003–2007 jämfört med 1998–2002.<sup>3</sup>

## 1.1 Järnvägsdrift

I absoluta tal har både avlidna och allvarligt skadade ökat. Av de 111 avlidna under 2003–2007 var 4 resenärer, 2 järnvägsanställda och 105 övriga. Föregående femårsperiod när antalet avlidna var 99, fördelades dessa på 0 resande, 6 järnvägsanställda och 93 övriga. De allvarligt skadade var 96 under 2003–2007 och 85 under 1998–2002. Enligt dessa jämförelser har alltså de absoluta olyckstalen ökat avseende såväl dödade som allvarligt skadade.

För de två senaste åren är statistiken över allvarligt skadade och dödade uppdelad i fler kategorier än tidigare år. Det framgår att den största gruppen av avlidna var personer som obehörigen befann sig på spårområdet. Av de allvarligt skadade 2006–2007 var plankorsningstrafikanter den största gruppen.

---

<sup>1</sup> För generell statistik över självmord hänvisas till Socialstyrelsens dödsorsaksstatistik.

<sup>2</sup> Järnvägsstyrelsens rapport 2008:4 *Järnvägsstyrelsens årsrapport för 2007 enligt artikel 18 i direktiv 2004/49/EG* och rapport 2007:15 *Övergripande riskanalys 2007*.

<sup>3</sup> Kommentarer till statistik avseende tiden före 2003 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av SIKA: s årliga rapport *Bantrafik*.

Antalet allvarliga plankorsningsolyckor, med vägtrafikfordon eller fotgängare, var 83 de senaste fem åren, vilket ska jämföras med 69 under 1998–2002. Utvecklingen av plankorsningsolyckorna påverkas av en rad faktorer. Dels drivs olyckorna av den ökande trafiken både på väg och på järnväg. I andra riktningen påverkar arbetet som läggs ner av infrastrukturförvaltarna på att bygga planskilda korsningar och öka säkerheten vid plankorsningar.

## 1.2 Spårvägsdrift

I jämförelse med järnvägsdrift och tunnelbanedrift är spårvägsdrift behäftad med högre risker, baserat på alla avlidna och allvarligt skadade i relation till det transportarbete som utförs. Det hänger samman med att spårvägarna delvis delar utrymme med vägtrafiken. Av de tre trafikslagen på bana är det också spårvägarna som har högst risker för resenärerna.<sup>4</sup>

Under de senaste fem åren avled 11 personer i olyckshändelser och av dessa klassades 1 som resenär, 0 som spårvägsanställda och 10 som övriga. Av de 107 allvarligt skadade var 72 resenärer, 7 spårvägsanställda och 28 övriga.

Olycksstatistiken lades om under den föregående femårsperioden och är inte jämförbar med den senaste statistiken.

En olyckstyp som är särskilt utmärkande är fall i vagn, som drabbar speciellt äldre resenärer. Enligt en intern rapport vid Göteborgs spårvägar har problemet i det företaget ökat sedan vagnar byggts om med nya låggolvsdelar. Trappsteg upp till höggolvsdelarna i dessa vagnar har visat sig särskilt riskabla.<sup>5</sup>

Spårvägstrafiken är relativt liten i Sverige och det är därför svårt att tolka ut några utvecklingstrender i detta material om spårvägsdriftens olyckor.

## 1.3 Tunnelbanedrift

I jämförelse med järnvägsdrift är tunnelbanetrafik behäftad med något lägre risker, baserat på alla avlidna och allvarligt skadade i relation till det transportarbete som utförs.

Under de senaste fem åren har 9 personer dödats och 10 skadats allvarligt vid tunnelbanedrift. Samtliga avlidna var i kategorin övriga. Under perioden avled alltså ingen resande eller tunnelbaneanställd i tunnelbanan.

Föregående femårsperiod var de förolyckade fler, totalt 11 avlidna och 28 allvarligt skadade. Bland de allvarligt skadade har en stor minskning skett, med 28 allvarligt skadade 1998–2002 och 10 under 2003–2007.

<sup>4</sup> Villkoren för trafiksäkerheten vid spårvägsdrift har stora likheter med drift av lokal busstrafik, varför en sådan jämförelse skulle ge en fördelaktigare bild för spårvägsdriften.

<sup>5</sup> *Årsberättelse trafiksäkerhet 2007 Spårvagn*, Göteborgs Spårvägar AB, 2008.



## 2 Tabeller

Tabell 1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift / Accidents in railway operations

Olyckshändelser vid järnvägsdrift		2003	2004	2005	2006	2007	
<b>Olyckshändelser</b>							<b>Accidents</b>
1	Urspårningar vid tågrörelse	8	12	2	12	11	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	8	5	9	7	1	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	10	19	21	18	15	Collisions at level crossings
4	Andra olyckshändelser	38	36	22	25	32	Other accidents
5	Summa	64	72	54	62	59	Total
6	- härtill självmord och självmordsförsök	62	58	46	69	79	- moreover suicides and attempted suicides
<b>Avlidna</b>							<b>Fatalities</b>
7	Resande	1	3	-	-	-	Passengers
8	Järnvägsanställda	-	2	-	-	-	Railway employees
9	Plankorsningstrafikanter <sup>1</sup>	..	..	..	9	9	Level crossing users <sup>1</sup>
10	Obehöriga på spårområdet <sup>1</sup>	..	..	..	10	16	Unauthorised persons on railway premises <sup>1</sup>
11	Övriga <sup>1</sup>	19	21	21	-	-	Other persons <sup>1</sup>
12	Summa	20	26	21	19	25	Total
13	- härtill självmord	59	58	47	65	76	- moreover suicides
<b>Allvarligt skadade</b>							<b>Seriously injured</b>
14	Resande	8	10	1	1	1	Passengers
15	Järnvägsanställda	2	4	4	1	3	Railway employees
16	Plankorsningstrafikanter <sup>1</sup>	..	..	..	8	9	Level crossing users <sup>1</sup>
17	Obehöriga på spårområdet <sup>1</sup>	..	..	..	4	2	Unauthorised persons on railway premises <sup>1</sup>
18	Övriga <sup>1</sup>	13	9	14	2	-	Other persons <sup>1</sup>
19	Summa	23	23	19	16	15	Total
20	- härtill självmordsförsök	3	-	2	4	3	- moreover attempted suicides
<b>Medeltal</b>							<b>Mean numbers</b>
Avlidna och allvarligt skadade resande		9	13	1	1	1	Fatalities and seriously injured passengers
21	- per 10 miljoner resande	0,62	0,88	0,07	0,06	0,06	- per 10 million passengers
22	- per 1 miljard personkilometer	1,02	1,50	0,11	0,10	0,10	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2003	2004	2005	2006	2007	Accidents in railway operations

**Specifikation av kollisioner vid vägkorsningar i plan / Specification of collisions at level crossings**

Kollisioner vid vägkorsningar i plan		2003	2004	2005	2006	2007	
Kollisioner med:							Collisions with:
23	- personbilar, lastbilar och bussar	7	14	14	7	7	- cars, trucks and buses
24	- övriga motorfordon	1	4	4	3	4	- other motor vehicles
25	- fordon utan motor och fotgängare	2	1	3	8	4	- non-motor vehicles and persons crossing the line on foot
26	Summa	10	19	21	18	15	Total
27	- härvid avlidna	3	13	7	9	9	- of which fatalities
28	- härvid allvarligt skadade	6	12	12	8	9	- of which seriously injured
		2003	2004	2005	2006	2007	Collisions at level crossings

1 Fram till 2005 ingick "plankorsningstrafikanter" och "obehöriga på spårområdet" i kategorin "övriga".  
Up until 2005 "level crossing users" and "unauthorised persons on railway premises" were included in category "other persons".

Tabell 2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift / Accidents in Tram operations

Olyckshändelser vid spårvägsdrift		2003	2004	2005	2006	2007	
	<b>Olyckshändelser</b>						<b>Accidents</b>
1	Urspårningar vid tågrörelse	–	1	1	–	–	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	4	–	–	2 k	–	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	–	–	3	1 k	–	Collisions at level crossings
4	Vägfotolyckor	3	4	4	6 k	3	Road accidents
5	Andra olyckshändelser	10	9	19	25 k	27	Other accidents
6	Summa	17	14	27	34	30	Total
7	- härtill självmord och självmordsförsök	–	–	–	–	–	- moreover suicides and attempted suicides
	<b>Avlidna</b>						<b>Fatalities</b>
8	Resande	–	–	1	–	–	Passengers
9	Spårvägsanställda	–	–	–	–	–	Tram employees
10	Plankorsningstrafikanter <sup>1</sup>	..	..	..	–	–	Level crossing users <sup>1</sup>
11	Obehöriga på spårområdet <sup>1</sup>	..	..	..	–	2	Unauthorised persons on tramway premises <sup>1</sup>
12	Övriga <sup>1</sup>	2	1	3	2	–	Other persons <sup>1</sup>
13	Summa	2	1	4	2	2	Total
14	- härtill självmord	–	–	–	–	–	- moreover suicides
	<b>Allvarligt skadade</b>						<b>Seriously injured</b>
15	Resande	7	7	13	25 k	20	Passengers
16	Spårvägsanställda	3	1	1	2	–	Tram employees
17	Plankorsningstrafikanter <sup>1</sup>	..	..	..	–	–	Level crossing users <sup>1</sup>
18	Obehöriga på spårområdet <sup>1</sup>	..	..	..	–	–	Unauthorised persons on tramway premises <sup>1</sup>
19	Övriga <sup>1</sup>	8	2	3	7	8	Other persons <sup>1</sup>
20	Summa	18	10	17	34	28	Total
21	- härtill självmordsförsök	–	–	–	–	–	- moreover attempted suicides
	<b>Medeltal</b>						<b>Mean numbers</b>
	Avlidna och allvarligt skadade resande	7	7	14	25	20	Fatalities and seriously injured passengers
22	- per 10 miljoner resande	0,69	0,65	1,26	2,19 k	1,64	- per 10 million passengers
23	- per 1 miljard personkilometer	16,1	15,2	29,6	51,9 k	38,9	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2003	2004	2005	2006	2007	Accidents in Tram operations

1 Fram till 2005 ingick "plankorsningstrafikanter" och "obehöriga på spårområdet" i kategorin "övriga".  
Up until 2005 "level crossing users" and "unauthorised persons on tramway premises" were included in category "other persons".

Tabell 3: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift / Accidents in Metro operations

Olyckshändelser vid tunnelbanedrift		2003	2004	2005	2006	2007	
	<b>Olyckshändelser</b>						<b>Accidents</b>
1	Urspårningar vid tågrörelse	–	–	2	1	–	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	–	–	–	–	–	Collisions of trains in motion
3	Andra olyckshändelser	5	5	3	4	3	Other accidents
4	Summa	5	5	5	5	3	Total
5	- härtill självmord och självmordsförsök	6	16	7	9	9	- moreover suicides and attempted suicides
	<b>Avlidna</b>						<b>Fatalities</b>
6	Resande	–	–	–	–	–	Passengers
7	Tunnelbaneanställda	–	–	–	–	–	Metro employees
8	Obehöriga på spårområdet <sup>1</sup>	..	..	..	1	–	Unauthorised persons on metro premises <sup>1</sup>
9	Övriga <sup>1</sup>	5	2	1	–	–	Other persons <sup>1</sup>
10	Summa	5	2	1	1	–	Total
11	- härtill självmord	5	10	3	6	7	- moreover suicides
	<b>Allvarligt skadade</b>						<b>Seriously injured</b>
12	Resande	–	–	2	–	2	Passengers
13	Tunnelbaneanställda	–	–	–	–	–	Metro employees
14	Obehöriga på spårområdet <sup>1</sup>	..	..	..	2	1	Unauthorised persons on metro premises <sup>1</sup>
15	Övriga <sup>1</sup>	–	3	–	–	–	Other persons <sup>1</sup>
16	Summa	–	3	2	2	3	Total
17	- härtill självmordsförsök	1	6	4	3	2	- moreover attempted suicides
	<b>Medeltal</b>						<b>Mean numbers</b>
	Avlidna och allvarligt skadade resande	–	–	2	–	2	Fatalities and seriously injured passengers
18	- per 10 miljoner resande	–	–	0,07	–	0,07	- per 10 million passengers
19	- per 1 miljard personkilometer	–	–	1,30	–	1,18	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2003	2004	2005	2006	2007	Accidents in Metro operations

1 Fram till 2005 ingick "obehöriga på spårområdet" i kategorin "övriga".

*Up until 2005 "unauthorised persons on metro premises" were included in category "other persons".*

## 3 Metod och kvalitet

### Tidigare publicering

Det huvudsakliga innehållet har tidigare publicerats som ett avsnitt i rapportserien *Bantrafik*. Se *SIKA Statistik 2008:2 Bantrafik 2006*.

### Jämförbarhet med annan statistik

Statistiken har anpassats efter den EU-gemensamma statistiken som Sverige lämnar till Eurostat för publicering. Det pågår en harmonisering av EU-statistiken med Järnvägssäkerhetsdirektivets indikatorer på samma område. Sverige har från och med 2007 redan börjat införa den harmonisering som väntas.

Jämförelser med Järnvägsstyrelsens årsrapport i enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet, uppvisar vissa skillnader i antal olyckshändelser. Orsaken är främst att föreliggande rapport omfattar en större mängd spåranläggningar, vilket gör att antalet olyckor här kan bli något fler.

### Jämförbarhet över tiden

Statistiken påverkas av justeringar i definitioner och i metoder. Jämförelser över tiden bör göras med beaktande av de förändringar av definitioner som redovisas i metodavsnittet. Ett större brott i tidsserierna skedde 2007, vilket påverkar främst antal sammanstötningar vid tågrörelser och antal allvarligt skadade.

Över tiden förändras också uppgiftslämnarnas arbete med underlaget till statistiken. Nya företag som kommer in på marknaden kan också göra andra tolkningar av definitionerna än de gamla företagen, även om definitionerna inte ändrats.

### Referensperiod

Statistiken omfattar händelser under ett kalenderår.

### Framställningstid

Föreliggande rapport har producerats med nästan 10 månaders framställningstid.

### Punktlighet

När statistiken publicerades i serien *Bantrafik* drabbades den av förseningar. Förseningarna orsakades av problem relaterade till andra delar av statistiken i samma rapport. Med bantrafikskador i en separat rapport är förhoppningen att förbättra punktligheten i den delen betydligt i framtiden.

### Tillförlitlighet

Tillförlitligheten är god i denna totalundersökning, men vissa rapporteringsfel kan dock förekomma.

### Osäkerhetskällor

Att i efterhand skilja mellan självmordshändelser och olyckshändelser kan ibland vara osäkert. Statistiken baseras i huvudsak på den bedömning som görs av Polisen från fall till fall.

Bedömningar av vad som ska kallas för allvarligt skadad kan variera mellan uppgiftslämnare, trots att det finns en entydig definition.

Även andra definitioner kan tolkas olika mellan uppgiftslämnare.

### Urval

Inget urval i denna totalundersökning.

### Uppgiftsinsamling/mätning

Insamlingen och sammanställningen av statistiken har gjorts av Järnvägsstyrelsen, den myndighet som utövar tillsyn över järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemet. Järnvägsstyrelsen upprätthåller en telefonberedskap dit verksamhetsutövare ska meddela inträffade olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister ur säkerhetskänslighet inom spårtrafiken. På uppdrag av SIKa har Järnvägsstyrelsen samlat in de ytterligare uppgifter som behövs för statistiken och har där efter sammanställt underlaget till tabellerna.

### Bortfall

Det bedöms att underrapporteringen av de händelser som behandlas här är försumbar.

### Symboler

Inget finns att redovisa	–
Mindre än 0,5 av enheten	0
Mindre än 0,05 av enheten	0,0
Uppprepning	“
Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges	. .
Korrigerad uppgift	k
Uppskattad uppgift	e
Omräknad uppgift	o
Betydande avbrott i jämförbarheten i en tidsserie markeras med en horisontell eller vertikal linje.	<u>xxx</u>

På grund av avrundningar kan summan av delposter avvika från angiven totalsumma.

## 4 Definitioner

Denna rapport redovisar antalet allvarliga olyckor, självmord och självmordsförsök vid järnvägsdrift, tunnelbanedrift och spårvägsdrift i Sverige.

Med *olycka* avses en oönskad eller ouppsåtlig händelse, eller en viss följd av händelser, som får skadliga följder. Som olycka räknas följaktligen inte händelser orsakade av sabotage, självmord eller försök till självmord. Tekniska fel som inte leder till något vidare olycksförlopp räknas inte heller som olyckor.

Om inte annat anges, krävs att ett banfordon varit *i rörelse* vid olyckan. Därmed utesluts till exempel de flesta olyckor som beror på kontakt med högspänningsledningar.

Vidare omfattar statistiken endast *allvarliga* olyckor, baserat på graden av person- och egendomsskador och – sedan 2007 – graden av trafikstörning.

Alla olyckor med dödlig utgång räknas givetvis som allvarliga. Som dödad vid olyckan räknas personer som avlider antingen vid olyckstillfället eller inom 30 dagar som följd av olyckan.

Gränserna för allvarlig skada ändrades från och med 2007. Förändringarna gjordes för att förenkla uppgiftslämningen och för att anpassa statistiken till EU:s Järnvägssäkerhetsdirektiv. Ett nytt kriterium infördes som säger att en olycka som leder till omfattande trafikstörning räknas som allvarlig oavsett graden av person- och egendomsskador. Som omfattande räknas en trafikstörning om den leder till totalt stopp i spårtrafiken i sex timmar eller mer.

### *Allvarlig personskada fram till 2006*

Personskada till följd av olyckan, vilken medförde mer än två veckors sjukskrivning.

### *Allvarlig personskada från 2007*

Personskada till följd av olyckan, vilken medförde minst 24 timmars sjukhusvård.

### *Allvarlig egendomsskada fram till 2006*

Skada på egendom värderad till mer än 10 000 € eller 100 000 SEK.

### *Allvarlig egendomsskada från 2007*

Skada på egendom värderad till mer än 150 000 € eller 1 400 000 SEK.

### Tabell 1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift

*Rad 1 – 5:* Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses rörelse med järnvägsfordon mellan två bevakade stationer (olyckor vid växling och liknande ingår inte). Varje olycka anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Urspårning vid tågrörelse: En olycka där minst ett hjul på ett tåg lämnar rälsen.

Sammanstötning: Avser dels kollision mellan ett tåg och ett järnvägsfordon (tågekollision), dels påkörning där ett tåg kör på ett föremål (förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning) (tågpåkörning).

Kollision vid vägförskoring i plan: Avser en olycka på en plankorsning, med inblandning av minst ett vägtrafikfordon, inklusive cykel eller minst en gående eller ett föremål som tappats av en vägtrafikanter.

Andra olyckshändelser: Olyckor som inte kategoriseras som urspårning vid tågrörelse, sammanstötning vid tågrörelse eller kollision vid vägförskoring i plan.

*Rad 6:* Anger antalet tillfällen när Polisen bedömt att en händelse orsakats av självmord eller försök till självmord. Summan av antalet skadade och avlidna i raderna 13 och 20 kan överstiga denna siffra. Med självmord avses en avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden. Uppgiften omfattar endast antalet tillfällen som sker vid tågrörelse.

*Rad 7 – 20:* Anger antalet avlidna och allvarligt skadade personer på järnvägens område där järnvägsfordon varit i rörelse.

*Rad 7 och 14:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade resande. Med resande avses personer som reser med tåg och som inte ingår i tågets personal. Till resande räknas även de som stiger av eller på ett tåg. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

*Rad 8 och 15:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade järnvägsanställda. Med järnvägsanställda avses här personer som har en anställning knuten till järnvägen och som tjänstgjorde då olyckan inträffade.

*Rad 9 och 16:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade plankorsningstrafikanter. Här avses vägtrafikanter, enligt vägtrafiklagstiftningens definitioner, vilka förolyckats när de försökt ta sig över järnvägen vid en iordningställd plankorsning. Plattformsövergång som enbart förbinder plattformar räknas inte som plankorsning. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin "övriga".

*Rad 10 och 17:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade som förolyckats när de obehörigen befann sig på spårområdet. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin "övriga".

*Rad 11 och 18:* Anger övriga avlidna respektive allvarligt skadade. Med övriga avses personer som inte räknas till någon av de andra kategorierna. Till övriga räknas även tjänstgörande post-, polis-, och tullpersonal, personal för tågservering eller motsvarande samt personer som medföljer för tillsyn av gods eller djur. Fram till 2006 ingick även "plankorsningstrafikanter" och "obehöriga på spårområdet".

*Rad 13 och 20:* Utöver dem som förolyckats vid olyckshändelser och som anges i raderna 7–11 respektive 14–18, anges här antalet personer som enligt Polisens bedömning avlidit eller skadats allvarligt till följd av självmord respektive självmordsförsök.

*Rad 21 – 22:* Anger antalet dödade och allvarligt skadade personer per tio miljoner resande respektive per en miljard personkilometer.

*Rad 23 – 28:* Anger kollisioner vid plankorsningar. Notera att detta är en särredovisning och att olyckorna redan tidigare redovisats i rad 3.



## Tabell 2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift

*Rad 1 – 6:* Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses rörelse med spårvägsfordon mellan två hållplatser (olyckor vid växlingar och liknande ingår inte). Varje olycka anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Urspårning vid tågrörelse: En olycka där minst ett hjul på en spårvagn lämnar rälsen.

Sammanstötning: Avser dels kollision mellan en spårvagn och en annan spårvagn (tågkollision), dels påkörning där en spårvagn kör på ett föremål (förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning) (tågpåkörning).

Kollision vid vägkorsning i plan: Avser en olycka på en plankorsning, med inblandning av minst ett vägtrafikfordon, inklusive cykel eller minst en gående eller ett föremål som tappats av en vägtrafikanter.

Vägtrafikolycka: Avser en sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägtrafikfordon, inklusive cykel.

Andra olyckshändelser: Olyckor som inte kategoriseras som urspårning vid tågrörelse, sammanstötning vid tågrörelse, kollision vid vägkorsning i plan eller vägtrafikolycka.

*Rad 7:* Anger antalet tillfällen när Polisen bedömt att en händelse orsakats av självmord eller försök till självmord. Summan av antalet skadade och avlidna i raderna 14 och 21 kan överstiga denna siffra. Med självmord avses en avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden. Uppgiften omfattar endast antalet tillfällen som sker vid tågrörelse.

*Rad 8 – 21:* Anger antalet avlidna och allvarligt skadade personer vid spårvägsdrift där spårvägsfordon varit i rörelse.

*Rad 8 och 15:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade resande. Med resande avses personer som reser med spårvagn och som inte ingår i spårvagnens personal. Till resande räknas även den som stiger av eller på en spårvagn. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

*Rad 9 och 16:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade spårvägsanställda. Med spårvägsanställda avses personer som har en anställning knuten till spårvägen och som tjänstgjorde då olyckan inträffade.

*Rad 10 och 17:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade plankorsningstrafikanter. Här avses vägtrafikanter, enligt vägtrafiklagstiftningens definitioner, vilka förolyckats när de försökt ta sig över spårvägen vid en iordningställd plankorsning. Plattformsövergång som enbart förbinder plattformar räknas inte som plankorsning. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin "övriga".

*Rad 11 och 18:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade som förolyckats när de obehörigen befann sig på spårområdet. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin "övriga".

*Rad 12 och 19:* Anger övriga avlidna respektive allvarligt skadade. Med övriga avses personer som inte räknas till någon av de andra kategorierna. Fram till 2006 ingick även "plankorsningstrafikanter" och "obehöriga på spårområdet".

*Rad 14 och 21:* Utöver dem som förolyckats vid olyckshändelser och som anges i rad 8–12 respektive 15–19, anges här antalet personer som enligt Polisens bedömning avlidit eller skadats allvarligt till följd av självmord respektive självmordsförsök.

*Rad 22 – 23:* Anger antalet dödade och skadade personer per tio miljoner resande respektive per en miljard personkilometer.

### Tabell 3: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift

*Rad 1 – 4:* Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses rörelse med tunnelbanefordon mellan tunnelbanestationer (olyckor vid växlingar och liknande ingår inte). Varje olycka anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Urspårning vid tågrörelse: En olycka där minst ett hjul på ett tåg lämnar rälsen.

Sammanstötning: Avser dels kollision mellan ett tåg och tunnelbanefordon (tågekollision), dels påkörning där ett tåg kör på ett föremål (tågpåkörning).

Andra olyckshändelser: Olyckor som inte kategoriseras som urspårning vid tågrörelse eller sammanstötning vid tågrörelse.

*Rad 5:* Anger antalet tillfällen när Polisen bedömt att en händelse orsakats av självmord eller försök till självmord. Summan av antalet skadade och avlidna i raderna 11 och 17 kan överstiga denna siffra. Med självmord avses en avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden. Uppgiften omfattar endast antalet tillfällen som sker vid tågrörelse.

*Rad 6 – 17:* Anger antalet avlidna och allvarligt skadade personer vid tunnelbanedrift där tunnelbanefordon varit i rörelse.

*Rad 6 och 12:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade resande. Med resande avses personer som reser med tunnelbana och som inte ingår i tågets personal. Till resande räknas även den som stiger av eller på ett tunnelbanefordon. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

*Rad 7 och 13:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade tunnelbaneanställda. Med tunnelbaneanställda avses personer som har en anställning knuten till tunnelbanan och som tjänstgjorde då olyckan inträffade.

*Rad 8 och 14:* Anger avlidna respektive allvarligt skadade som förolyckats när de obehörigen befann sig på spårområdet. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin ”övriga”.

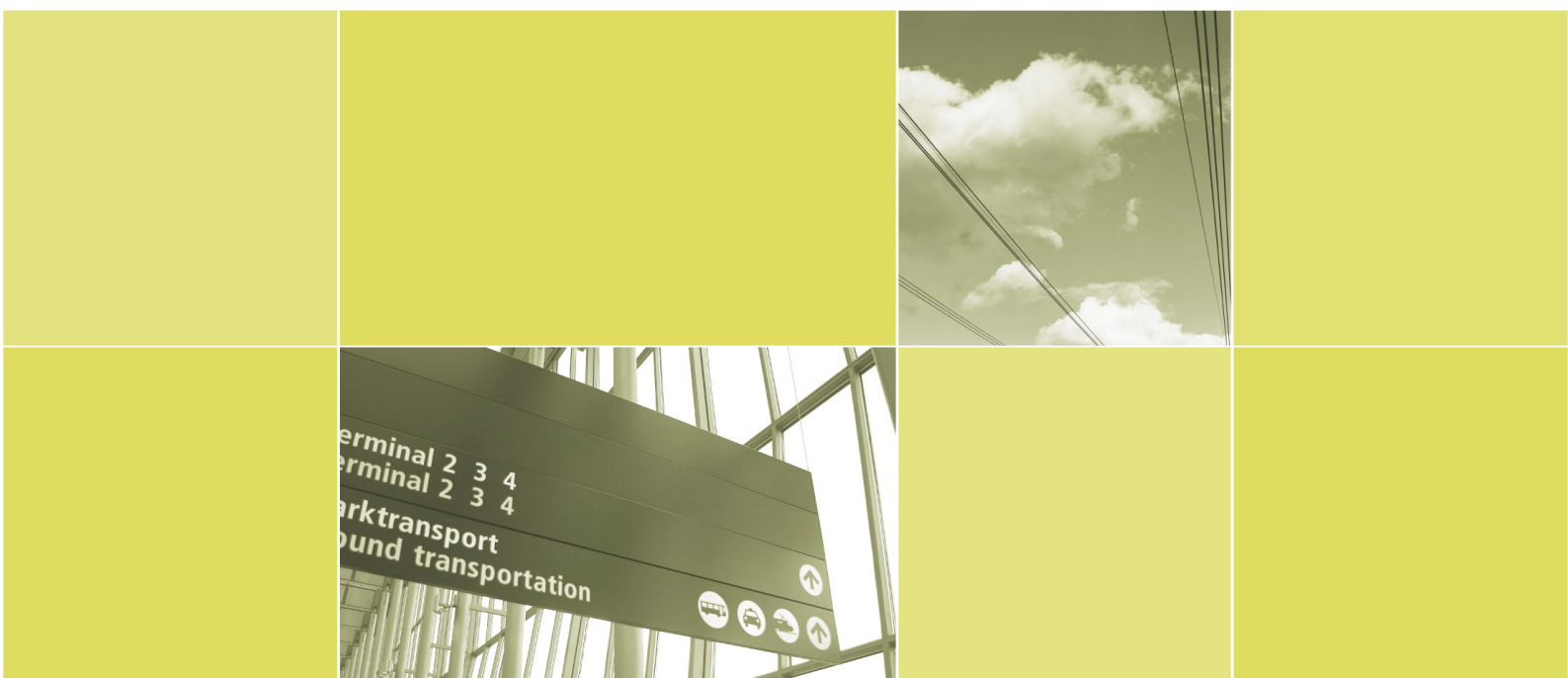
*Rad 9 och 15:* Anger övriga avlidna respektive allvarligt skadade. Med övriga avses personer som inte räknas till någon av de andra kategorierna. Fram till 2006 ingick även ”obehöriga på spårområdet”.

*Rad 11 och 17:* Utöver dem som förolyckats vid olyckshändelser och som anges i rad 6–10 respektive 12–16, anges här antalet personer som enligt Polisens bedömning avlidit eller skadats allvarligt till följd av självmord respektive självmordsförsök.

*Rad 18 – 19:* Anger antalet dödade och skadade personer per tio miljoner resande respektive per en miljard personkilometer.

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).



Statens institut för kommunikationsanalys  
Akademigatan 2, 831 40 Östersund  
Telefon 063-14 00 00  
Fax 063-14 00 10  
e-post [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)  
[www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

