



Bantrafikskador 2016 **Kvalitets-** **deklaration**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2017-06-20

Innehåll

Statistikens kvalitet	5
1 Relevans	5
1.1 Ändamål och informationsbehov.....	5
1.1.1 Statistikens ändamål	5
1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov.....	5
1.2 Statistikens innehåll	6
1.2.1 Objekt och population.....	6
1.2.2 Variabler	7
1.2.3 Statistiska mått	7
1.2.4 Redovisningsgrupper.....	7
1.2.5 Referenstider	7
2 Tillförlitlighet.....	7
2.1 Tillförlitlighet totalt	7
2.2 Osäkerhetskällor	8
2.2.1 Urval	8
2.2.2 Ramtäckning.....	9
2.2.3 Mätning.....	9
2.2.4 Bortfall	9
2.2.5 Bearbetning	9
2.2.6 Modellantaganden.....	10
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	10
3 Aktualitet och punktlighet	10
3.1 Framställningstid.....	10
3.2 Frekvens	10
3.3 Punktlighet	10
4 Tillgänglighet och tydlighet.....	10
4.1 Tillgång till statistiken	10
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik.....	11
4.3 Presentation.....	11
4.4 Dokumentation	11
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	11
5.1 Jämförbarhet över tid	11
5.2 Jämförbarhet mellan grupper.....	12

5.3	Sam användbarhet i övrigt	12
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	12
Allmänna uppgifter.....		13
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik.....	13
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	13
C	Bevarande och gallring	13
D	Uppgiftsskyldighet.....	13
E	EU-reglering och internationell rapportering	14
F	Historik	14
G	Kontaktuppgifter	15
Bilaga		16
	Transportstyrelsens blankett för omedelbar rapportering	16

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Statistiken syftar till att redovisa en aktuell bild av allvarliga olyckor samt allvarligt skadade och omkomna personer i bantrafiken. Trafikanalys förhoppning är att statistiken ska vara ett användbart underlag för alla som är intresserade av att följa utvecklingen av trafiksäkerheten inom bantrafiken i Sverige. Uppgifterna ska ge underlag för att analysera problem samt åtgärder och effekter av åtgärder.

Ett ändamål med undersökningen är också att fullgöra Sveriges skyldighet att lämna årsvisa uppgifter till EU:s statistikbyrå Eurostat (se vidare avsnitt om EU-reglering och internationell rapportering).

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Användare är bland annat Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen och andra myndigheter, departement, riksdagen, konsulter, högskolor och universitet, transportnäringens intresseorganisationer, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, media och allmänheten.

Trafikanalys har kontakter med användarna via flera kanaler och tar emot önskemål från användarna där de kommer till uttryck. Användare som arbetar internt på myndigheten har enkla kontaktvägar till den som ansvarar för statistiken. Externa användare brukar kontakta Trafikanalys med frågor om statistiken.

Ett sätt att formalisera användarkontakterna är genom användarråd. Trafikanalys bedriver två användarråd som berör denna statistik, ett för statistik om godstransporter, ett annat för statistik om persontransporter. Till användarråden kommer viktiga externa användare av statistiken och representanter för uppgiftslämnare och statistikproducenter. Bantrafikskador berörs i båda användarråden. Användarråden träffas två gånger per år.

Syften med användarråden är att diskutera frågor som rör utvecklingen av statistiken och i det sammanhanget fånga statistikanvändarnas behov och krav på statistiken. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

Ytterligare ett sätt att fånga upp användarnas informationsbehov är via genomlysningar av statistiken. Varje år gör Trafikanalys en djupare behandling av relevans och övriga kvalitetsaspekter i två av statistikprodukterna, enligt ett rullande schema. Bantrafikskador har ännu inte genomgått en genomlysning.

Det finns dock användarbehov som statistiken inte täcker. Bland annat efterfrågas finare uppdelningar av statistiken, exempelvis på regioner. Det är svårt att tillgodose alla användares behov bland annat på grund av statistiksekretessen, att enskildas uppgifter inte får röjas.

1.2 Statistikens innehåll

Statistiken redovisar de viktigaste variablerna för att få en bild över omfattning och utveckling av bantrafikskadorna i Sverige. Samtliga uppgifter redovisas i aggregerad form så att enskilda personer eller företag inte kan identifieras.

1.2.1 Objekt och population

Objekt och intressepopulation i statistiken är de allvarliga olycks- och självmordshändelser i bantrafiken i Sverige. Med bantrafik avses järnväg, spårväg och tunnelbana.

Målpopulation är de olyckor, skador och dödsfall vid bantrafiken som inträffar i samband med kommersiell bantrafik på alla spåranläggningar. Dessa ska järnvägsföretag/trafikutövare och infrastrukturförvaltare/spårinnehavare rapportera om till Transportstyrelsen, enligt TSFS 2011:86 och TSFS 2011:87. Det som undantas är museijärnvägar, museispårvägar samt trafik inom industrianläggningar om infrastrukturförvaltaren transporterar enbart eget gods där.

Trafikanalys bedömer att målpopulationen täcker intressepopulationen. Målpopulationen är också anpassad efter statistiken som efterfrågas av EU.

Statistiken baseras på uppgifter från järnvägsföretag/trafikutövare, infrastrukturförvaltare/spårinnehavare och polisen om personskador och olyckor i bantrafik inom Sverige, där minst ett fordon i rörelse varit inblandat. I statistiken redovisas följande populationer:

- Allvarliga olyckshändelser vid rapporterade bantrafikolyckor
- Dödade och allvarligt skadade personer vid rapporterade bantrafikolyckor

Statistiken över dödade personer omfattar personer som avlidit till följd av olyckan och inom 30 dagar efter olyckan. Statistiken över allvarligt skadade personer omfattar personer som uppskattas behöva sjukhusvård i mer än 24 timmar till en följd av en bantrafikolycka.

Självmord klassificeras i en särskild arbetsgrupp. Gruppen representeras av representanter från Trafikverket, Transportstyrelsen och Rättsmedicinalverket. Som underlag används uppgifter från genomförda olycksutredningar, polisens bedömningar samt rättskemisk undersökning och bedömning av Rättsmedicinalverkets klassning av dödssätt. Arbetsgruppen klassar sedan respektive händelse utifrån nedanstående kriterier (som även används på vägtrafiken). Nivå 1 och 2 medför att händelsen klassas som suicid i statistiken.

Nivå 1 Visar att dödssättet var suicid

Avskedstagande, muntligen eller skriftligen, där avsikten är kommunicerad samt där händelseförloppet är misstänkt

Nivå 2 Talar starkt för att dödssättet var suicid

Misstänkt händelseförlopp i kombination med

- tidigare kända självmordsförsök i närtid
- indirekt suicidal kommunikation i närtid
- uttalade självmordstankar och livsleda i närtid
- pågående långvarig depression
- föregående svår emotionell händelse i närtid

Nivå 3 Kan inte avgöra om dödssättet var suicid eller olycka

Nivå 4 Talar starkt för att dödssättet var olycksfall

Nivå 5 Visar att dödssättet var olycksfall

1.2.2 Variabler

Variablerna i rapporten är följande:

- Personvariabler för avlidna och allvarligt skadade: passagerare, bantrafikanställda, plankorsningstrafikanter, personer på plattform, obehöriga på spårområdet och övriga
- Olycksvariabler: Urspåring, sammanstötning, kollisioner vid vägkorsning i plan, personolyckor, farligt gods och andra olyckshändelser. För urspåring och kollisioner ingår variablerna tågfärd eller växling. För kollisioner vid vägkorsning i plan ingår variablerna kollision med: personbilar, lastbilar och bussar; övriga motorfordon; fordon utan motor och fotgängare
- Trafikelementvariabler: järnväg, spårväg och tunnelbana

1.2.3 Statistiska mått

Antal, andelar (procent), antal per 10 miljoner resor, antal per 1 miljard personkilometer och antal per inblandade trafikelement.

1.2.4 Redovisningsgrupper

Redovisningsgrupper är olyckshändelser och självmordshändelser, avlidna, allvarligt skadade samt för järnvägsdrift även olyckshändelser och tillbudshändelser med farligt gods.

Antal skadade, avlidna, självmord och självmordsförsök redovisas även efter kön.

1.2.5 Referenstider

Statistiken omfattar bantrafikolyckor som inträffat under redovisningsåret, dvs. kalenderåret.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken om skador och olyckor i bantrafik bygger på den rapportering av bantrafikolyckor som järnvägsföretag/trafikutövare och infrastrukturförvaltare/spårinnehavare gör till Transportstyrelsen. En avstämning görs mot Polisen om personskada. Alla personskadeolyckor kommer emellertid inte till polisens kännedom, vilket gör att det verkliga antalet allvarligt skadade kan vara större än det som redovisas i statistiken.

Vad gäller antal omkomna så är polisens uppgifter kompletterade och därmed troligen mer heltäckande för omkomna i bantrafiken. Polisens, infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens uppgifter matchas (utifrån uppgifter om olyckshändelsen, ålder och kön) med uppgifter i Rättsmedicinalverket (obduktionsprotokoll). Personnummer används inte vid matchning.

Den redovisade statistiken baseras på en totalundersökning med god tillförlitlighet. Vissa rapporteringsfel kan förekomma. Eftersom undersökningen är en totalundersökning redovisas inte kvantitativa osäkerhetsmått. Den osäkerhet som finns i materialet beskrivs under Osäkerhetskällor nedan.

2.2 Osäkerhetskällor

I och med att järnvägsföretag/trafikutövare och infrastrukturförvaltare/spårinnehavare anmäler olyckor som de är direkt inblandade i, bör ingen större undertäckning av det totala antalet allvarliga bantrafikolyckor föreligga. Undertäckningen kan främst finnas för olyckor som omfattar passagerare i spårbundna fordon, i och med att anställda inte alltid uppmärksammar vad som händer i tåget eller på spårvagnen.

En osäkerhetskälla är bedömningar av vad som är en allvarlig olyckshändelse eller allvarligt skadad person. Järnvägsföretagets-/trafikutövarens, infrastrukturförvaltarens/spårinnehavarens och Polisens möjlighet att på olycksplatsen bedöma en personskadas svårighetsgrad är begränsad. Polisen kan vara i en stressad situation på olycksplatsen och det kan vara svårt eller omöjligt att få reda på inblandade personers personuppgifter och vad som skett i olyckan. Bedömningarna kan även variera mellan uppgiftslämnare, trots att det finns entydiga definitioner. Detta kan bland annat bero på att information om hur lång tid man vårdats på sjukhus inte alltid finns tillgänglig.

En annan osäkerhetskälla är svårigheten att i efterhand skilja mellan självmordshändelser och olyckshändelser. Förutsättningarna för Polisen att göra en korrekt bedömning av varje händelse är inte alltid goda. För att minska osäkerheten i statistiken använder Transportstyrelsen även information ur databasen Strada som i första hand innehåller vägtrafikskador samt Rättsmedicinalverkets klassning av dödssätt. Utifrån plats, tid och händelseförlopp, får Transportstyrelsen från polisen information om kön och ålder. Dessa uppgifter används sedan för att finna personen i registren hos RMV samt Strada.

I de register och källor som används finns bortfall. Ett exempel är att även om de allra flesta omkomna obduceras, så saknas vissa.

2.2.1 Urval

Bantrafikskador är en totalundersökning och har ingen urvalsosäkerhet. Eftersom de som önskar bedriva järnvägsverksamhet i Sverige måste ansöka om tillstånd hos Transportstyrelsen har myndigheten god kontroll över hur populationen av operatörer varierar.

Samtliga allvarliga bantrafikolyckor som rapporteras från järnvägsföretag-/trafikutövare och infrastrukturförvaltare/spårinnehavare finns med i statistiken.

2.2.2 Ramtäckning

Underlag för ramen är allvarliga olyckor som sker i bantrafiken och allvarligt skadade samt omkomna personer i dessa olyckor. En viss under- eller övertäckning kan förekomma om en uppgiftslämnarens bedömning om en skada är felaktigt, dvs. om klassningen av allvarlig eller inte allvarlig skada blir fel.

2.2.3 Mätning

Transportstyrelsen samlar in data från tillståndshavare som är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inom järnvägsområdet samt från trafikutövare och spårinnehavare som bedriver verksamhet vid spårväg eller tunnelbana.

Transportstyrelsen är den myndighet som utövar tillsyn över järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemet. Transportstyrelsen upprätthåller en telefonberedskap som dygnet runt årets alla dagar tar emot anmälningar från tillståndshavare i samband med att de involveras i olyckor, tillbud eller andra väsentliga fel och brister som är säkerhetsrelaterade.

Utöver den omedelbara rapporteringen ska järnvägsföretag och trafikutövare årligen rapportera de olyckor de varit inblandade i och som uppfyller kriterierna för att ingå i statistiken.

Uppgifterna om de anmälda händelserna bearbetas av Transportstyrelsen. De personskador som uppstått i samband med att olyckor inträffat följs upp. Uppföljning sker genom kontakt med polismyndigheten som svarar på Transportstyrelsens frågor om olyckan. Polisens information används för att avgöra om det var en olyckshändelse eller en självmordshändelse.

Uppgifterna om händelser som rör farligt gods följs upp genom ett samarbete med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). MSB gör den slutliga bedömningen om vilka olyckor eller tillbud till olyckor som uppfyller kraven för att ingå i statistiken eftersom de är ansvarig myndighet för reglerna inom området.

2.2.4 Bortfall

Trafikanalys och Transportstyrelsen bedömer att medveten underrapportering av olyckshändelser är försumbar. Omedveten underrapportering kan förekomma till följd av att uppgiftslämnare underskattar hur allvarlig en händelse är. Rapporteringen av tillbud till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) kan präglas av viss underrapportering från verksamhetsutövarna, även om detta är svårt att peka på.

2.2.5 Bearbetning

Insamlade uppgifter granskas manuellt. Dubblettkontroller och logiska kontroller samt kontroller mot andra register genomförs. Andra register som används är Strada (vägtrafikskador) och uppgifter från Rättsmedicinalverkets uppgifter från obduktioner. Uppgifterna samlas i en databas (TRAPHändelse) och underlag till statistiken tas fram ur databasen.

Metoderna som används i denna totalundersökning är enkla med få arbetsmoment vilket håller nere risken för fel i hanteringen. Endast summeringar görs av händelser som uppfyller

kriterierna för statistikens variabler. Resultaten av filtreringarna läggs över i tabellerna som ska publiceras. Uppgifterna kontrolleras i flera steg för att minska risken för felaktigheter.

Vid bearbetning och sammanställning kan det uppstå missförstånd eller felaktigheter.

2.2.6 Modellantaganden

Inga modellantaganden görs.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Ingen preliminär statistik publiceras av Trafikanalys. Vid frågor om detta hänvisar vi till Transportstyrelsens publicering.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Framställningstiden är ungefär 6,5 månader från årsskiftet till publicering.

3.2 Frekvens

Insamlingen av uppgifter om bantrafikolyckor sker löpande under året. Publicering sker årsvis.

3.3 Punktlighet

Publicering för Bantrafikskador 2016 skedde enligt publiceringsplanen dvs. den 20 juni 2017 (se www.trafa.se/kalendern).

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats: <http://www.trafa.se/bantrafik/bantrafikskador/>
Rapporterna finns tillgängliga i pdf- och Excelformat.

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Bantrafikskadestatistiken kan användas tillsammans med annan statistik som har samma klassindelningar och definitioner.

Transportstyrelsen förvarar primärmaterialet i sina databaser. Primärmaterialet är sekretessbelagt men kan lämnas ut för forskning och framställning av annan officiell statistik under förutsättning att sekretessen kan bevaras. Det finns även möjlighet att få statistik som inte är framtagen, men som befintlig data ger underlag för. Det förutsätter att statistiken som efterfrågas inte strider mot gällande lagstiftning, exempelvis att känsliga uppgifter röjs.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i tabeller, text och diagram.

4.4 Dokumentation

Kvalitetsdeklarationen uppdateras vid varje ny publicering av statistik och finns på Trafikanalys webbplats. Samtliga rapporter innehåller även en sammanfattning av kvalitetsdeklarationen: Fakta om statistiken. Därtill innehåller rapporterna ett avsnitt med definitioner av variabler.

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

Statistiken är i huvudsak jämförbar sedan år 2000. Dock har indelningar förändrats över tid, vilket gör att jämförbarheten över tid försvåras. Definitionerna på allvarlig personskada och allvarlig materiell skada förändrades från och med 2007. Detta beskrivs närmare i början av avsnittet Definitioner i rapporten.

Fallolyckor i spårvagnar saknas i statistiken för året 2000.

Olyckshändelser av kategorin Urspårningar och kollisioner vid växling saknas i statistiken före 2007. En jämförbar serie av antal olyckor behöver alltså justeras för det med början 2007.

Antalet kategorier av olyckshändelser utökades med början 2014, genom att Personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse tillkom. Detta reducerade antalet i kategorin Andra olyckshändelser jämfört med tidigare år.

Antalet kategorier av avlidna och allvarligt skadade har utökats stegvis. Fram till 2004 finns bara kategorierna Passagerare, Järnvägsanställda och Övriga, med störst antal personer i Övriga. Kategorin Plankorsnings-trafikanter har data från 2005 för järnväg och 2006 för

spårväg. (Plankorsningar förekommer inte i tunnelbanan). Kategorin Obehöriga på spårområdet finns från 2006. Kategorin Personer på plattform finns från 2014. Dessa förändringar har varje gång reducerat antalet i kategorin Övriga jämfört med tidigare år.

Indelningen av personer efter kön finns i statistiken från 2009.

Ordet Resande ersattes i rapporten avseende 2015 av ordet Passagerare i tabeller och definitioner, men det har ingen betydelse för tolkningen av statistikvärdena.

Från och med 2016 klassificeras självmord i en särskild arbetsgrupp med representanter från Transportstyrelsen, Trafikverket och Rättsmedicinalverket. Samma metod som för vägtrafiken används. Tidigare år har bedömningen endast utgått ifrån Polisens och Rättsmedicinalverkets bedömning.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Jämförbarheten i statistikrapporteringen mellan länder är god i och med att EU utfärdat förordningarna EG 91/2003 och EG 1192/2003 som utöver att anvisa vilka variabler som ska rapporteras också fastställer EU-gemensamma definitioner över dessa variabler. Statistiken är anpassad till dessa förordningar, bland annat är samtliga definitioner och principer för sammanställning av uppgifter harmoniserade med gemenskapens krav.

Under titeln Vägtrafikskador publicerar Trafikanalys årligen statistik över olyckshändelser i vägtrafiken. Vissa olyckshändelser, främst plankorsningsolyckor vid järnvägsdrift och vägtrafikolyckor vid spårvägsdrift kan finnas med i båda produkterna vilket skulle kunna medföra dubbelräkning om man summerar allt.

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Sverige överlämnar statistik till Eurostat och Europeiska järnvägsbyrån (ERA) för publicering. Statistiken följer förordningar och direktiv (se vidare avsnitt Allmänna uppgifter E), och gör därmed att båda källorna har jämförbara uppgifter från hela EU.

5.4 Numerisk överensstämmelse

Statistiken är konsistent i bemärkelsen att samtliga resultattabeller har numerisk överensstämmelse. Med detta menas att en enskild variabels totalsumma är lika för samma redovisningsvariabler som redovisas i andra tabeller.

Allmänna uppgifter

A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde Transporter och kommunikationer och statistikområde Bantrafikskador. Produktkoden är TK0602. För statistik som ingår i SOS gäller särskilda regler för kvalitet och tillgänglighet, se lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken samt Statistiska centralbyråns föreskrifter (SCB-FS 2016:17) om kvalitet för den officiella statistiken.

B Sekretess och personuppgiftsbehandling

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

För att skydda enskilda personers sekretessreglerade uppgifter säkerställs att de inte kan röjas direkt eller indirekt i den statistik som offentliggörs.

Vid behandling av personuppgifter, det vill säga information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet, gäller lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken samt personuppgiftslagen (1998:204).

I enlighet med EU-förordningen överförs avidentifierade uppgifter om olyckor vid järnvägen till EU:s databaser. Uppgifter som lämnas till EU är sekretesskyddade enligt EU-förordning EG nr 223/2009.

C Bevarande och gallring

Transportstyrelsen (tidigare Järnvägsstyrelsen) har arkivansvar för undersökningen sedan 1 juli 2004.

En kopia av all statistikredovisning som publicerats som pdf-dokument förvaras hos Kungliga biblioteket och levereras till Riksarkivet.

D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger för tillståndsinnehavare som är näringsidkare och infrastrukturförvaltare inom järnvägsområdet samt från trafikutövare och spårinnehavare som bedriver verksamhet vid spårväg eller tunnelbana enligt TSFS 2011:86 och TSFS 2011:87. Statistikinsamlingen regleras även enligt lagen om den officiella statistiken (2001:99) och förordningen om den officiella statistiken (2001:100).

E EU-reglering och internationell rapportering

Statistiken om järnvägen regleras enligt EU-förordning EG 91/2003 och EG 1192/2003 dels järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG, inklusive ändringsdirektiven 2008/110/EG, 2009/149/EG och 2014/88/EU. Därefter har förordningen kompletterats med EG 332/2007 om tekniska anvisningar för överföring av järnvägstransportstatistik. Senaste ändringarna av EG 91/2003 återfinns i EU 2016/2032. I enlighet med EU-förordningen rapporterar Trafikanalys uppgifter om olyckor vid järnvägen till Eurostat.

Sverige följer samma EU-förordning som EU:s övriga medlemsländer, vilket innebär att denna undersöknings resultat går att jämföra med övriga medlemsländers. De uppgifter som Eurostat efterfrågar enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer.

Transportstyrelsen överlämnar olycksstatistik, i form av gemensamma säkerhetsindikatorer, till Europeiska järnvägsbyrån, ERA, för publicering. Det kan uppstå skillnader i siffrorna till de olika mottagarna, vilket beror på att statistiken till ERA exkluderar allvarliga olyckor på fristående järnvägsnät medan statistiken till Eurostat inkluderar dessa. Dessa skillnader beror i sin tur på att två olika regelverk styr statistiken.

F Historik

De längsta serierna som ingår i tabellbilagan till Bantrafikskador 2016, börjar år 2000. Från detta år och framåt finns antal allvarliga olyckor av olika slag. Dessutom finns antal allvarligt skadade och omkomna personer totalt samt fördelat på olycka eller självmord.

2005 tillkom kategorin plankorsningstrafikanter, vilket tidigare år ingick i övriga.

2006 tillkom kategorin obehöriga på spårområdet, vilket tidigare år ingick i övriga.

Kriterierna för allvarlig händelse vid händelser utan dödlig utgång ändrades från och med 2007. Förändringarna anpassade statistiken till EU:s järnvägssäkerhetsdirektiv. Samtidigt som gränserna för allvarlig personskada och allvarlig materiell skada ändrades, infördes ett helt nytt kriterium för allvarlig trafikstörning, vilket har betydelse om inget av de andra kriterierna är uppfyllda.

2007 tillfördes urspårningar och kollisioner vid växling, vilket tidigare helt saknades.

Sedan 2007 omfattar statistiken olyckor och tillbud som är rapporteringspliktiga och rapporteras till MSB enligt, Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), som är en bilaga till Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF). Se vidare på <http://www.otif.org/>.

Sedan 2014 finns en egen kategori för "personolyckor", som tidigare ingick i kategorin "andra olyckshändelser".

G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	Trafikanalys
<i>Postadress</i>	Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
<i>Besöksadress</i>	Akademigatan 2, Östersund
<i>Kontaktperson</i>	Sara Berntsson
<i>E-post</i>	sara.berntsson@trafa.se
<i>Telefon</i>	010 – 414 42 07

<i>Statistikproducent</i>	Transportstyrelsen
<i>Postadress</i>	Jussi Björlings väg 19, 781 23 Borlänge
<i>Kontaktperson</i>	Gisela Liss
<i>E-post</i>	gisela.liss@transportstyrelsen.se
<i>Telefon</i>	010 – 495 68 59, 076 – 644 14 18

Bilaga

Transportstyrelsens blankett för omedelbar rapportering

Företag		Datum	Tidpunkt
Plats	Plats/Sträcka:		
Rörelseform	Trafikändamål	Trafiktyp	Om järnväg:
Tåg/spärrfärdsnummer			

Typ av olycka

Kollision Mellan	och
Påkörning Föremål	
Vägrafikolycka	
Urspårning	
Plankorsningsolycka Väg-/plankorsningstrafikant:	
Brand	
Personolycka	Om arbetsplatsolycka (personolycka som drabbar anställd)
Annan olycka (kort beskrivning t.ex.utsläpp)	
Földolyckor	

Farligt gods

Farligt gods (enligt RID-S)
Utsläpp av farligt gods Ämne (UN-nr)
Vagnsnummer(vid fler vagnar skriv under övriga upplysningar)

Olyckskonsekvenser

Personkategori:	Antal dödade	Antal skadade	Varav allvarligt
Passagerare			
Anställd eller entreprenör			
Vägrafikant			
Plankorsningstrafikant			
Obehöriga			
Övrig, på plattform			
Övrig, inte på plattform			

Kostnader

skador på fordon SEK	skador på järnvägsinfrastruktur/spåranläggning SEK	skador på miljö SEK
-----------------------------	---	----------------------------

Blev tågtrafiken på den aktuella banan totalt avstängd i minst 6 timmar? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej	Om trafikstop i minst 6 timmar, ange ungefärlig tid (timmar)
--	--

Kort händelsebeskrivning, eventuella identifierande orsaker och åtgärder**Övriga upplysningar (t.ex. kostnadsberäkningar, avvikande definitioner)**



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.