

Vår referens	Diarienummer
Maria Melkersson	Utr 2014/93
Er referens	Datum
N2014/2002/TE	2015-03-12
N2014/5227/TE	

Remissvar på betänkanden SOU 2014:24, Olycksregister och djupstudier på transportområdet och SOU 2014:82, Nya bestämmelser om säkerhetsutredning av olyckor

Trafikanalys har anmodats yttra sig över rubricerade rapporter och vill med anledning av det lämna följande yttrande. Remissen gäller delbetänkandet (SOU 2014:24) och slutbetänkandet (SOU 2014:82) från utredningen om översyn av bestämmelserna om undersökning av olyckor. Vi kallar nedan de två delarna A respektive B.

Trafikanalys välkomnar den typ av åtgärder som utredningen tar upp, åtgärder som vi tror väsentligt förbättrar tillgången till kunskapsunderlag inom olycksområdet. Vi är huvudsakligen positiva till de förslag som lämnas. I den följande texten berörs en del aspekter där vi ser ett behov av ytterligare preciseringar och/eller mer stringenta definitioner.

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för statistik på området transporter och kommunikationer. Det produceras löpande officiell statistik om dödade och skadade i vägtrafik, bantrafik och flygtrafik (kommersiella flygplatser), dock inte inom sjötrafik (där finns annan rapportering från Transportstyrelsen). Det innebär att uppgiften att Transportstyrelsen lämnar uppgifter till Trafikanalys som underlag för officiell statistik om sjöolyckor (B sidan 312) är sakligt fel. För officiell statistik använder Trafikanalys registeruppgifter från Transportstyrelsen och samma uppgifter (plus uppgifter från yrkessjöfarten och fritidsbåtar) används i Trafikanalys årliga måluppföljning. Detta sammantaget gör att Trafikanalys är väldigt beroende av den rapportering och registerverksamhet som remissen behandlar och vi är också väl medvetna om de brister som finns.

Utredningen definierar olycka som "en plötsligt inträffad händelse som har medfört eller kan befaras medföra skador på människor, miljö eller egendom." (B sidan 83). Här saknar vi ett resonemang om att en olycka är *oönskad eller oavsiktlig*. Det kan i vissa sammanhang vara för brett att inkludera även sabotage, polisinsatser, självmord och militära operationer i begreppet olycka, vilket vi uppfattar att man gör i utredningen. Vi anser att det är en bättre definition som används i statistiksammanhang av Eurostat och UNECE. Där definieras en olycka (*accident*) som följer:

*"Unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences."*¹

¹ "Glossary for Transport Statistics – Fourth Edition" (sidan 34)
http://www.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_glossary.html

Att en olycka är "oönskad eller oavsiktlig" är avgörande exempelvis om man vill särskilja självmordshändelser från olyckshändelser. Inom vägtrafiken exkluderas självmord och mord i den officiella statistiken från och med 2010 med stöd av Trafikverkets djupstudier. Inom bantrafik särredovisas självmord men på grund av brister i underlagsmaterialet klassas många osäkra fall som olyckshändelser (se vidare nedan om självmord).

Utredningen bedömer att inget trafikslagsövergripande register behövs (A, sidan 70) och detta håller Trafikanalys med om. Det viktiga är att få befintliga register för varje trafikslag att optimalt fånga upp skadade och dödade inom sitt respektive trafikslag.

Utredaren föreslår att akutsjukhusens rapportering till STRADA bör författningsregleras och Trafikanalys håller med om detta. Det har under de drygt 10 år som STRADA funnits lagts ned mycket stora resurser på sjukhusens rapportering och ändå har sjukhusdelen av STRADA inte blivit komplett. Detta är huvudskälet till att STRADA sjukvård inte används till officiell statistik om skadade i vägtrafiken. Så ser det ut trots att sjukhusens rapportering (i kombination med polisens uppgifter i STRADA) skulle ge betydligt mer information än dagens insamling som bara använder polisens uppgifter. Transportstyrelsen och Trafikanalys genomför just nu en analys av vilka begränsningar respektive möjligheter det finns att fånga antal skadade i vägtrafiken med hjälp av tre olika källor – STRADA polis, STRADA sjukvård respektive Socialstyrelsens patientregister. Om STRADA sjukvård blir författningsreglerat så kan Trafikanalys på allvar börja behandla frågan vilket, eller vilka, av dessa register som bör användas för officiell statistik om skadade i vägtrafiken.

Utredaren föreslår att dödsolyckor på det statliga järnvägsnätet bör undersökas på liknande sätt som Trafikverket gör i sina djupstudier över dödsolyckor i vägtrafiken. För tydlighets skull kunde utredaren ha lagt till att järnvägs- och spårvägsolyckor där *vägtrafikanter* dödas redan ingår i Trafikverkets djupstudier (B sidan 277). Detta förslag stödjer Trafikanalys. Djupstudier är bland annat en förutsättning för att kunna särskilja självmord från regelrätta olyckor. Detta är särskilt viktigt för järnväg där en majoritet av dödsfallen är självmord men där klassificeringen av självmord ligger mycket långt efter vägtrafikens vad gäller transparens och stringens. För flygtrafik och sjötrafik är transparensen än lägre vad gäller hur självmord klassificeras och hanteras.

Vad gäller djupstudierna på järnväg så skriver utredaren att detta skulle gälla på det *statliga* järnvägsnätet (B sidan 277). Här anser Trafikanalys att eftersom Trafikverket gör motsvarande djupstudier på *hela* vägnätet, även kommunala gator och vägar, så bör det ske på motsvarande sätt för hela järnvägsnätet. Även om 90 procent av järnvägsnätet är statligt så sker mycket olyckor på bland annat icke-statliga Roslagsbanan och det är viktigt att lärdomar av dessa olyckor fångas upp.

Vad gäller djupstudier på järnvägsområdet föreslår utredningen *inte* något tillägg till Trafikverkets instruktion, trots att så är fallet när det gäller vägtrafiken. Istället beskriver man att det kan anses ingå i Trafikverkets uppdrag ändå. "Genomförandet av djupstudier, även om de inte varit särskilt påbudna, skulle kunna ses som ett led i Trafikverkets uppgifter enligt instruktionen i övrigt." (A sidan 93) Trafikanalys anser att djupstudier inom järnvägen är lika viktiga som djupstudierna inom vägtrafiken och då borde båda trafikslagen (eller inget av dem) stå i instruktionen.

Utredaren föreslår att det införs nya sekretessbestämmelser för Trafikverkets undersökningsverksamhet inom järnvägstrafiken (B sidan 305). Trafikanalys håller definitivt med om detta. Sekretesskydd gör det möjligt att olyckor på väg och järnväg kan behandlas mer likartat. Det ger också förutsättningar för att till exempel kunna särskilja regelrätta olyckor från självmordshändelser. I detta avsnitt (B sidan 305) nämns endast *järnväg* men vi förstår att samma sekretesskydd föreslås att gälla även för tunnelbana och spårväg (B sidan 47) vilket Trafikanalys helt stödjer. Tunnelbana och spårväg ingår i den officiella statistiken om bantrafikskador och även där är det viktigt att kunna särskilja självmorden.

Trafikanalys vill framhålla att det är viktigt att inget trafikslag glöms bort om nu lagar och förordningar så småningom omformuleras. I utredarens förslag på ändring i offentlighets och sekretesslagen (B sidan 47) nämns "järnväg tunnelbana eller spårväg" medan i förslag till ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (B sidan 76) nämns endast "järnvägstrafikområdet". Även i det senare fallet anser vi att tunnelbana och spårväg bör vara med och detsamma gäller alla lagrum som berörs i utredningen; samtliga delar av bantrafiken bör inkluderas.

Utredarens övergripande bedömning om registerverksamheten i Transportstyrelsen är att den "fungerar väl" (A sidan 70). Här saknar vi en diskussion om registrens innehåll och kvalitet. Ett exempel på när registren inte kan fylla ett angeläget syfte är i uppföljningen av de transportpolitiska målen som Trafikanalys enligt sin instruktion genomför varje år. I måluppföljningen ska alla skadade och dödade, inom alla trafikslag, redovisas per kön och det ska också särredovisas hur många barn som skadas/dödas. Dessa uppgifter finns inte för alla trafikslag. Denna brist på information leder till bristfälliga underlag för arbete som ska förhindra olyckor. Insatser på ett område kan ju till exempel vara väldigt olika om det är främst barn/ungdomar eller främst pensionärer som skadas.

Utredaren berör såvitt Trafikanalys kunnat se endast flyktigt hur kunskapen som kommer fram i olycksutredningar och djupstudier får konkret effekt i det förebyggande arbetet. Utredaren skriver att spridningen av kunskap från djupstudierna och samverkan med andra aktörer kring djupstudieresultaten skulle kunna utvecklas ytterligare (A sidan 96). Här hade det varit välkommet med en djupare behandling av frågan. Nu nämns ett konkret förslag i att Trafikverket som ett första steg ska göra årsrapporter, vilket Trafikanalys ställer sig bakom. Det är dock inte samma sak som att kunskapen verkligen används för att undvika kommande olyckor. De inblandade aktörerna och regeringen bör efter utredningen hålla dessa frågor levande och om det är nödvändigt vidta ytterligare åtgärder.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton, efter föredragning av Jan Östlund, kvalificerad statistiker, och Maria Melkersson, kvalificerad utredare.

Brita Saxton
Generaldirektör