



# **Bantrafikskador 2011** Beskrivning av statistiken



**Bantrafikskador 2011** Beskrivning av  
statistiken

**Trafikanalys**

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2012-06-21

# Bantrafikskador

## Beskrivning av statistiken

*I denna beskrivning redovisas först administrativa och legala uppgifter om undersökningen samt dess syfte och historik. Därefter redovisas undersökningens innehåll och tillförlitlighet samt hur den genomförs och hur man kan ta del av resultaten.*



# Innehåll

<b>Bantrafikskador</b> .....	<b>1</b>
<b>A Allmänna uppgifter</b> .....	<b>5</b>
A.1 Ämnesområde .....	5
A.2 Statistikområde .....	5
A.3 SOS-klassificering .....	5
A.4 Statistikansvarig .....	5
A.5 Statistikproducent .....	5
A.6 Uppgiftsskyldighet .....	6
A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter .....	6
A.8 Gallringsföreskrifter .....	6
A.9 EU-reglering .....	6
A.10 Syfte och historik .....	6
A.11 Statistikanvändning .....	7
A.12 Uppläggning och genomförande .....	7
A.13 Internationell rapportering .....	7
A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar .....	7
<b>B Kvalitetsdeklaration</b> .....	<b>8</b>
B.0 Inledning .....	8
B.1 Statistikens innehåll .....	8
Statistiska målstorheter .....	8
<i>Objekt och population</i> .....	8
<i>Variabler</i> .....	8
<i>Statistiska mått</i> .....	9
<i>Redovisningsgrupper</i> .....	9
<i>Referenstider</i> .....	9
Fullständighet .....	9
B.2 Tillförlitlighet .....	9
Tillförlitlighet totalt .....	9
Osäkerhetskällor .....	9
<i>Urval</i> .....	9
<i>Ramtäckning</i> .....	10
<i>Mätning</i> .....	10

	<i>Svarsbortfall</i> .....	10
	<i>Bearbetning</i> .....	10
	<i>Modellantaganden</i> .....	10
	Redovisning av osäkerhetsmått.....	10
B.3	Aktualitet.....	10
	Frekvens.....	10
	Framställningstid.....	11
	Punktighet.....	11
B.4	Jämförbarhet och sam användbarhet.....	11
	Jämförbarhet över tiden.....	11
	Jämförbarhet mellan grupper.....	11
	Samanvändbarhet med annan statistik.....	11
B.5	Tillgänglighet och förståelighet.....	11
	Spridningsformer.....	11
	Presentation.....	11
	Dokumentation.....	11
	Tillgång till primärmaterial.....	12
	Upplysningstjänster.....	12



# A Allmänna uppgifter

## A.1 Ämnesområde

*Ämnesområde:* Transporter och kommunikationer

## A.2 Statistikområde

*Statistikområde:* Bantrafik

## A.3 SOS-klassificering

*Tillhör (SOS):* Ja



För undersökningar som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler när det gäller kvalitet och tillgänglighet, se förordningen om den officiella statistiken (2001:100).

## A.4 Statistikansvarig

*Myndighet:* Trafikanalys  
*Postadress:* Sveavägen 90, 113 59 Stockholm  
*Besöksadress:* Sveavägen 90, 113 59 Stockholm  
*Kontaktperson:* Johan Bjurström  
*Telefon:* 010 - 414 42 14  
*Telefax:* 010 - 414 42 10  
*E-post:* fornamn.efternamn@trafa.se

## A.5 Statistikproducent

*Myndighet:* Transportstyrelsen  
*Postadress:* Box 267, 781 23 Borlänge  
*Besöksadress:* Hagavägen 2, 781 23 Borlänge  
*Kontaktperson:* Eva Karlsson  
*Telefon:* 010 – 495 55 05  
*Telefax:*  
*E-post:* eva.karlsson1@transportstyrelsen.se

## A.6 Uppgiftsskyldighet

Uppgifter hämtas från:

Företag som bedriver järnvägs- spårvägs- och tunnelbanetrafik eller angränsande verksamhet och infrastrukturförvaltare.

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt Järnvägsförordning (SFS 2004:526) förordningen om undersökning av olyckor (SFS 1990:717) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:86) och (TSFS 2011:87).

## A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Vid automatiserad behandling av personuppgifter gäller reglerna i personuppgiftslagen (1998:204). På statistikområdet finns dessutom särskilda regler för personuppgiftsbehandling i lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

I enlighet med EU-förordningen kommer aidentifierade uppgifter att överföras till EU:s statistiska databaser. Uppgifter som lämnas till EU är sekretesskyddade enligt EU-förordning EG nr 223/2009.

## A.8 Gallringsföreskrifter

Transportstyrelsen, och tidigare Järnvägsstyrelsen, har arkivansvar för undersökningen sedan 1 juli 2004.

## A.9 EU-reglering

Statistiken regleras enligt EU-förordning *EG nr 91/2003 om järnvägstransportstatistik*, som trädde i kraft den 16 december 2002 samt *EU-förordning EG nr 1192/2003* om ändring av EG 91/2003. Tabellerna om spårvägar och tunnelbana ingår i statistiken av nationellt intresse och påverkas inte av EU-regleringen.

## A.10 Syfte och historik

Statistiken redovisar olycks- och självmordshändelser vid järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik. Syftet är att kunna bedöma om säkerhetsmålen uppfylls och hur olyckor påverkar samhället ekonomiskt.

Det huvudsakliga innehållet i rapporten Bantrafikskador publicerades före 2007 som ett avsnitt i rapportserien Bantrafik. Rapportserien Bantrafikskador har funnits sedan 2007 och från och med 2008 är den officiell statistik.

Fram till och med 1992 års utgåva av *Sveriges Järnvägar* ansvarade Statens Järnvägar (SJ) för den officiella järnvägsstatistiken. Detta ansvar övergick från och med 1993 års utgåva till SIKa och från och med 2009 års utgåva till Trafikanalys.

## A.11 Statistikanvändning

Statistiken används som underlag för transportpolitiska beslut, för att få en helhetsbild över olyckor inom bantrafiksektorn och för att göra jämförelser med andra trafikslag.

Användarna är samhällsplanerare på lokal, regional och riksnivå. För övrigt används statistiken av bland annat transportnäringens branschorganisationer, Trafikverket, Transportstyrelsen, departement och myndigheter, forskningsinstitut, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, högskolor, universitet, media och allmänheten.

## A.12 Uppläggning och genomförande

Transportstyrelsen samlar in data från tillståndsinnehavare i form av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt trafikutövare och spårinnehavare som bedriver verksamhet vid spårväg eller tunnelbana. Undersökningarna är totalundersökningar.

Statistiken om bantrafikolyckor innefattar olyckor med spårfordon i rörelse som lett till att minst en person omkommit eller skadats allvarligt, till kostnader för mer än 1,4 miljoner svenska kronor eller till totalt trafikstopp i minst sex timmar. Statistiken sammanställs av Transportstyrelsen och publiceras av Trafikanalys i elektronisk form på Trafikanalys hemsida

## A.13 Internationell rapportering

Olyckor vid järnvägen rapporteras till EU-kommissionens statistikorgan Eurostat i enlighet med EU-regleringen. Jämförbara uppgifter rapporteras även av Transportstyrelsen till Europeiska järnvägsbyrån ERA.

## A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

Från och med 2013 ska medlemsstaterna inte längre rapportera något till Eurostat. Motsvarande rapportering kommer fortsättningsvis ske enbart till Europeiska järnvägsbyrån ERA. Det är möjligt att det kommer att bli några fler förändringar i samband med att Trafikanalys inte längre rapporterar bantrafikskador till Eurostat från och med 2013, men om det blir några förändringar kommer dessa inte att påverka uppgiftslämnarna.

# B Kvalitetsdeklaration

## B.0 Inledning

Detta avsnitt utgör en kvalitetsdeklaration av undersökningen. En kvalitetsdeklaration har som ambition att beskriva olika moment i undersökningen på ett sådant sätt att en användare av statistiken har möjlighet att bilda sig en uppfattning om kvaliteten.

Denna kvalitetsdeklaration följer kapitelindelningen i skriften "Kvalitetsbegrepp och riktlinjer för kvalitetsdeklaration av officiell statistik" av SCB i serie Meddelande i Samordningsfrågor 2001:1(MIS).

## B.1 Statistikens innehåll

### Statistiska målstorheter

Statistiken ska primärt beskriva olyckshändelser och självmordshändelser som skett i samband med järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanedrift i Sverige. Statistiken redovisar olyckor fördelade på antalet olyckshändelser, avlidna och allvarligt skadade. Dessutom redovisas olyckshändelser med farligt gods i en separat tabell. Statistiken innehåller även, vad gäller järnväg, en specifikation av kollisioner vid vägkorsningar i plan.

### *Objekt och population*

Objekt i statistiken är de olyckshändelser och självmordshändelser som sker på järnväg, spårväg och tunnelbana i Sverige. Populationen är alla olyckshändelser som sker i samband med kommersiell bantrafik på alla spåranläggningar. Det som undantas är museijärnvägar, museispårvägar samt trafik inom industrianläggningar och hamnar om infrastrukturförvaltaren transporterar enbart eget gods där.

### *Variabler*

De variabler och värdemängder som ingår är:

#### Olyckshändelser

- urspårningar vid tågrörelse
- sammanstötningar vid tågrörelse
- kollisioner vid vägkorsning i plan
- vägtrafikolyckor
- andra olyckshändelser
- urspårningar och kollisioner vid växling

#### Avlidna och allvarligt skadade

- resande
- anställda

- plankorsningstrafikanter
- obehöriga på spårområdet
- övriga

#### Farligt gods

- olyckshändelser och tillbud utan utsläpp av farligt gods
- olyckshändelser och tillbud med utsläpp av farligt gods

Själv mord och självmordsförsök

### *Statistiska mått*

Statistiska mått är antal och summanvärderna.

### *Redovisningsgrupper*

Uppgifter redovisas i följande tre huvudgrupper: järnväg, spårväg och tunnelbana. Samtliga uppgifter redovisas i aggregerad form. Undergrupper till dessa huvudgrupper är bland annat olyckshändelser, avlidna och allvarligt skadade.

### *Referenstider*

Statistiken bygger på kalenderår.

### **Fullständighet**

Statistiken är anpassad till de EU-förordningar som nämns i A9. Detta innebär att undersökningen täcker alla olyckshändelser som uppfyller förordningarnas kriterier.

## **B.2 Tillförlitlighet**

### **Tillförlitlighet totalt**

Den redovisade statistiken är en totalundersökning med god tillförlitlighet, vissa rapporteringsfel kan dock förekomma. Den osäkerhet som trots allt finns i materialet beskrivs under 2.2 och 2.3.

### **Osäkerhetskällor**

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

Bedömningar av vad som ska kallas för allvarligt skadad kan variera mellan uppgiftslämnare, trots att det finns en entydig definition, och information om hur lång tid man vårdats på sjukhus finns inte alltid tillgänglig. Definitionen på allvarligt skadad finns beskriven i rapporten Bantrafikskador.

### *Urval*

Bantrafikskador är en totalundersökning och har ingen urvalsosäkerhet. Eftersom de som önskar bedriva järnvägsverksamhet i Sverige måste ansöka

om tillstånd till detta hos Transportstyrelsen har de god kontroll över hur populationen varierar.

### *Ramtäckning*

En viss under- eller övertäckning kan förekomma om en uppgiftslämnares bedömning om en skada är allvarlig eller inte blivit felaktig.

### *Mätning*

Uppgifter om olyckor samlas in från tågoperatörer samt andra berörda instanser på särskilda blanketter då en olycka skett. Insamling och sammanställning görs av Transportstyrelsen på uppdrag av Trafikanalys. Transportstyrelsen är den myndighet som utövar tillsyn över järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemet. Uppgifterna om farligt gods levereras via Transportstyrelsen av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Transportstyrelsen upprätthåller en telefonberedskap dit verksamhetsutövare ska meddela när de råkar ut för olyckor, tillbud eller andra väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende inom spårtrafiken. På Transportstyrelsens hemsida finns det föreskrifter och vägledningar där det framgår vad som ska rapporteras omedelbart och vad som ska rapporteras årligen.

### *Svarsbortfall*

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 kan präglas av viss underrapportering från verksamhetsutövarna, även om detta är svårt att peka på.

### *Bearbetning*

Insamlade uppgifter bearbetas och sammanställs av Transportstyrelsen.

### *Modellantaganden*

Inga modellantaganden görs.

## **Redovisning av osäkerhetsmått**

Viss osäkerhet förekommer vad gäller antalet allvarligt skadade eller antalet olyckshändelser. Det kan i vissa fall vara felbedömt av uppgiftslämnaren trots entydig definition. Definitionen på allvarligt skadad och på olycka finns beskriven i rapporten Bantrafikskador

## **B.3 Aktualitet**

### **Frekvens**

Statistiken tas fram en gång per år.

## **Framställningstid**

Framställningstiden är 5 månader. Publicering av årsstatistiken sker cirka 6 månader efter årets utgång.

## **Punktighet**

Publicering sker enligt publiceringsplanen, se [www.trafa.se](http://www.trafa.se).

# **B.4 Jämförbarhet och sam användbarhet**

## **Jämförbarhet över tiden**

Antalet kategorier av avlidna och allvarligt skadade ökades från och med 2006 och definitionerna på allvarlig personskada och allvarlig materiell skada förändrades från och med 2007. Detta gör att jämförbarheten över tiden försvåras.

## **Jämförbarhet mellan grupper**

Jämförbarheten i statistikrapporteringen 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.

## **Sam användbarhet med annan statistik**

Sverige följer samma EU-förordning som EU:s övriga medlemsländer. Detta 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.

# **B.5 Tillgänglighet och förståelighet**

## **Spridningsformer**

Statistiken publiceras av Trafikanalys varje år. Pressmeddelanden ges ut vid varje publicering. Rapporterna finns tillgängliga i pdf-format på Trafikanalys webbplats, [www.trafa.se](http://www.trafa.se). Även detta dokument, Beskrivning av statistiken, finns på Trafikanalys webbplats.

## **Presentation**

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

## **Dokumentation**

Undersökningen är väl dokumenterad. Detta dokument, Beskrivning av statistiken, uppdateras varje år. Rapporterna innehåller ett metod- och kvalitetskapitel vid samtliga publiceringar.

## Tillgång till primärmaterial

Primärmaterialiet förvaras hos Transportstyrelsen.

## Upplysningstjänster

### Ansvarig myndighet Trafikanalys

*Kontaktperson:* Johan Bjurström  
*Telefon:* 010 - 414 42 14  
*Telefax:* 010 - 414 42 10  
*E-post:* johan.bjurstrom@trafa.se

### Producent **Transportstyrelsen**

*Kontaktperson:* Eva Karlsson  
*Telefon:* 010 – 495 55 05  
*E-post:* eva.karlsson1@transportstyrelsen.se





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.