



Bantrafikskador 2020 **Kvalitets-
deklaration**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2021-06-10

KVALITETSDEKLARATION

Bantrafikskador

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Bantrafik

Produktkod

TK0602

Referenstid

2020

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
1 Relevans	7
1.1 Ändamål och informationsbehov	7
1.1.1 Statistikens ändamål	7
1.1.2 Statistikansvändares informationsbehov	7
1.2 Statistikens innehåll	8
1.2.1 Objekt och population	8
1.2.2 Variabler	9
1.2.3 Statistiska mått	10
1.2.4 Redovisningsgrupper	10
1.2.5 Referenstider	11
2 Tillförlitlighet	13
2.1 Tillförlitlighet totalt	13
2.2 Osäkerhetskällor	13
2.2.1 Urval	13
2.2.2 Ramtäckning	13
2.2.3 Mätning	13
2.2.4 Bortfall	15
2.2.5 Bearbetning	15
2.2.6 Modellantaganden	15
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig	15
3 Aktualitet och punktlighet	17
3.1 Framställningstid	17
3.2 Frekvens	17
3.3 Punktlighet	17
4 Tillgänglighet och tydlighet	19
4.1 Tillgång till statistiken	19
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik	19
4.3 Presentation	19
4.4 Dokumentation	20
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	21
5.1 Jämförbarhet över tid	21
5.2 Jämförbarhet mellan grupper	22

5.3	Samvärdbarhet i övrigt	23
5.4	Numerisk överensstämmelse	23
	Allmänna uppgifter.....	25
A	SOS-klassificering.....	25
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	25
C	Bevarande och gallring	25
D	Uppgiftsskyldighet.....	25
E	EU-reglering och internationell rapportering	26
F	Historik	26
G	Kontaktuppgifter	26
	Bilaga 1 Definitioner.....	27
	Bilaga 2 Transportstyrelsens formulär för anmälan av olycka	31

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Syftet med statistiken om bantrafikskador är att belysa utvecklingen av olycks- och självmordshändelser vid järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanedrift, samt hur många personer som avlidit och blivit allvarligt skadad i dessa händelser. Statistiken belyser även utvecklingen av olyckor och tillbud när farligt gods har hanterats vid järnväg i Sverige. Trafikanalys förhoppning är att statistiken ska vara ett användbart underlag för alla som är intresserade av att följa utvecklingen på området.

Statistiken ska finnas för allmän information, utredningsverksamhet samt forskning och är tänkt att vara underlag för analyser av problem samt effekter av åtgärder.

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Statistiken används bland annat som en del i arbetet med att beskriva trafiksäkerheten i transportsystemet och dess utveckling.

De huvudsakliga användarna av statistiken finns hos Trafikanalys, Trafikverket, transportnäringens branschorganisationer, företag inom järnvägssektorn, högskolor och universitet. Statistiken används även av media och allmänheten.

Trafikanalys har kontakter med användarna av statistiken via flera kanaler och tar emot önskemål om förändringar från användarna där de kommer till uttryck. Användare som arbetar internt på Trafikanalys har enkla kontaktvägar till den som ansvarar för statistiken. Externa användare brukar kontakta Trafikanalys med frågor om statistiken och ibland också med önskemål på förändringar eller om de önskar ett annat urval av statistisk än vad som publiceras löpande.

Ett sätt för myndigheten att formalisera användarkontakterna är genom användarråd. Trafikanalys bedriver ett användarråd för statistik om trafikolyckor som berör denna statistik. Till användarrådet kommer viktiga externa användare av statistiken.¹ Användarrådet träffas minst en gång per år.

Syftet med användarrådet är att diskutera användarnas behov av relevant officiell statistik. Behov kan vara både nuvarande och sådana som kan förutses för framtiden. Diskussionerna i rådet förs med hänsyn till de kvalitetskriterier som reglerar den officiella statistiken. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

¹ Mer om Trafikanalys användarråd finns på myndighetens webbplats: www.trafa.se/sidor/anvandarrad/.

Trafikanalys är medvetna om att statistiken inte täcker alla nuvarande och potentiella användares behov och på så sätt kan statistikens relevans förbättras. Det finns exempelvis en efterfrågan av geografisk upplösning på statistiken. Med befintliga dataunderlag ser vi det som svårt att tillgodose ett sådant behov på grund av risk för röjande av känsliga uppgifter.

1.2 Statistikens innehåll

Statistiken ska visa på utvecklingen av trafiksäkerheten i de spårbundna trafikslagen järnväg, spårtrafik och tunnelbana. Flera statistiska målstorheter (det vi vill uttala oss om) presenteras för att göra det och dessa kan grupperas enligt rubrikerna nedan. Mer detaljer kring statistikens innehåll och tillhörande definitioner finns i bilaga 1 *Definitioner*.

- *Olycks- och självmordshändelser* - antalet olycks- respektive självmordshändelser redovisas där minst ett järnvägs- spårvägs- eller tunnelbanefordon i rörelse har varit inblandat. Statistiken omfattar endast allvarliga händelser, baserat på graden av personskador, materiella skador eller trafikstörning (se avsnittet *Objekt och population*). Även allvarliga olyckshändelser och tillbud med farligt gods redovisas.
- *Avlidna och allvarligt skadade* - antal personer som avlidit och eller skadats allvarligt i olyckshändelser redovisas i statistiken. Därutöver redovisas även hur många som avlidit eller blivit allvarligt skadad i självmordshändelser.

1.2.1 Objekt och population

Mål- och observationsobjekt i statistiken är allvarliga olycks- och självmordshändelser som sker på järnväg, spårväg och tunnelbana och där ett spårfordon i rörelse varit inblandat. Det omfattar tre typer av trafikverksamhet: tågrörelse/tågfärd, spärrfärd och växling.² Därtill är även allvarliga olyckshändelser och tillbud med farligt gods objekt i statistiken. Olyckor och tillbud med farligt gods avser händelser vid lastning, fyllning, transport och lossning.

Målpopulationen är alla sådana händelser som beskrivs ovan och som skett i samband med kommersiell bantrafik på alla spåranläggningar i Sverige 2020. Det som undantas är museijärnvägar, museispårvägar samt trafik inom industrianläggningar om infrastrukturförvaltaren transporterar enbart eget gods där.

Ett sätt att uttrycka statistikens intressepopulation är genom att utgå från hur populationen beskrivs i EU-regleringarna på området (se avsnitt *EU-reglering och internationell rapportering*). I jämförelse med statistikens målpopulation finns det en viktig skillnad att belysa: i intressepopulationen är spårväg, tunnelbana och åtskilda järnvägsnät undantagna (Roslags- och Saltsjöbanan). Målpopulationen är med andra ord mer heltäckande av olycks- och självmordshändelser på det svenska järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanenätet.

Med olyckshändelse avses en oönskad eller ouppsåttlig 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 (självord och försök till självmord utgör

² Med tågrörelse/tågfärd avses den trafikverksamhet som normalt uppfattas som tågtrafik, och som utförs för att framföra spårfordon från bland annat en driftplats till en annan. Med spärrfärd avses trafikverksamhet för rörelser med spårfordon på en avspärrad bevakningssträcka, främst för underhåll eller transport av spårfordon. Med växling avses trafikverksamhet för att förflytta spårfordon, exempelvis på en bangård för att rangera om vagnar i inkommande tåg till nya avgående tåg.

självordshändelser). Tekniska fel som inte leder till något vidare olycksförlopp räknas inte heller som olyckor.

Med allvarlig händelse avses alla händelser med dödlig utgång (minst en person som avlidit inom 30 dagar efter händelsen, och som en följd av händelsen). Därutöver avses även händelser där åtminstone ett av följande kriterier är uppfyllt.

- *Allvarlig personskada* - personskada till följd av olyckan, vilken medförde mer än 24 timmars sjukhusvård.
- *Allvarlig materiell skada* - skada på järnvägsfordon, spårfordon, järnvägsinfrastruktur, spåranläggning, miljön eller egendom som inte transporteras med fordonet, värderad till mer än 150 000 euro.
- *Allvarlig försening* - totalt stopp i trafiken i sex timmar eller mer.

Med allvarlig olyckshändelse och tillbud med farligt gods avses samma händelser som är rapporteringspliktiga enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) föreskrift [MSBFS 2018:6](#) (se avsnitt 1.8.5).

1.2.2 Variabler

Undersökningens observationsvariabler, tillika målvariabler, utgörs av registerinformation från Transportstyrelsen och kan delas in i två grupper.

Olycks- och självmordshändelser

- Händelsenummer (unik id för respektive händelse).
- Tid och datum för när händelsen inträffade.
- Typ av olycka (underliggande indelning av olycks- och självmordshändelserna som *Olyckstyp officiell statistik* bygger på, se Bilaga 2 *Transportstyrelsens formulär för anmälan av olycka*).
- Olyckstyp officiell statistik (se avsnitt 1.2.4 *Redovisningsgrupper*).
- Trafikslag (järnväg, spårväg eller tunnelbana).
- Väg-/plankorsningstrafikant (involverad trafikantgrupp i plankorsningsolycka: lastbil, buss, personbil, cyklist, gående samt övriga motordrivna fordon).
- Personskada (om händelsen ledde till att person skadats eller avlidit).

Avlidna och allvarligt skadade

- Händelsenummer (unik id för respektive händelse).
- Tid och datum för när händelsen inträffade.
- Olyckstyp officiell statistik (se avsnitt 1.2.4 *Redovisningsgrupper*).
- Trafikslag (järnväg, spårväg eller tunnelbana).
- Personkategori (kategorisering av de avlidna och allvarligt skadade, se Bilaga 2 *Transportstyrelsens formulär för anmälan av olycka*).
- Typ av vägtrafikant (involverad trafikantgrupp i händelser vid vägkorsning i plan).

- Ålder på den avlidne eller allvarligt skadade.
- Skadeomfattning (om personen avlidit eller blivit allvarligt skadad).
- Kön på den allvarligt skadade eller avlidna.
- Bedömning om olycks- eller självmordshändelse (se nedan hur denna bedömning går till).

Personer avlidna eller allvarligt skadade i självmord alternativt självmordsförsök klassificeras och exkluderas från avlidna och allvarligt skadade i olyckor efter genomgång i en särskild arbetsgrupp. I gruppen finns representanter från Trafikverket, Transportstyrelsen och Rättsmedicinalverket. Som underlag används uppgifter från genomförda olycksutredningar, polisens bedömningar, samt den rättskemiska undersökningen och Rättsmedicinalverkets bedömning av dödssätt.

Arbetsgruppen klassar sedan respektive händelse utifrån följande kriterier (som även används för den officiella statistiken om vägtrafikskador).

- *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,
 - a. tidigare kända självmordsförsök i närtid,
 - b. indirekt suicidal kommunikation i närtid,
 - c. uttalade självmordstankar och livsleda i närtid,
 - d. pågående långvarig depression och
 - e. 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.

Om händelsen klassas som nivå 1 eller 2 bedöms de som självmordshändelse och personen som död i självmord alternativt allvarligt skadad i självmordsförsök i statistiken. För mer information om metoden för suicidklassning hänvisar vi till Trafikverkets publikation 2011:128 [Metod för suicidklassning av dödsfall i transportsystemet](#).³ Detta arbetssätt är endast aktuellt vid händelser på det statliga järnvägsnätet.

1.2.3 Statistiska mått

Statistiska mått är antal och summor.

1.2.4 Redovisningsgrupper

Uppgifter redovisas i följande tre huvudgrupper: järnväg, spårväg och tunnelbana. Undergrupper till dessa huvudgrupper är olyckshändelser, avlidna och allvarligt skadade, farligt gods och självmord. Dessa undergrupper redovisas med följande indelningar:

³ Finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10475/RelatedFiles/2011_128_metod_for_suicidklassning_av_dodsfall_i_transportsystemet_2.pdf

Olyckshändelser

- Urspårningar vid tågrörelse,
- sammanstötningar vid tågrörelse,
- kollisioner vid vägkorsning i plan,
- typ av kollision vid vägkorsningar i plan,
- personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse,
- urspårningar och kollisioner vid växling,
- andra olyckshändelser och
- vägtrafikolyckor (endast spårväg).

Avlidna och allvarligt skadade

- Passagerare,
- anställda,
- plankorsningstrafikanter,
- personer på plattform,
- obehöriga på spårområdet,
- övriga och
- kön.

Farligt gods

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

Själv mord

- Själv mordshändelser,
- avlidna i självmord,
- allvarligt skadade i självmordsförsök och
- kön.

1.2.5 Referenstider

Statistiken avser kalenderår.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Den redovisade statistiken är en totalundersökning med god tillförlitlighet. Statistiken bygger på uppgifter som ursprungligen har rapporterats av järnvägsföretag, trafikutövare inom spårväg och tunnelbana samt infrastrukturförvaltare (benämns här som uppgiftslämnare) till Transportstyrelsen, enligt föreskrifterna [TSFS 2011:86](#) och [TSFS 2011:87](#). Uppgifter om olyckor och tillbud med farligt gods rapporteras enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) föreskrift [MSBFS 2018:6](#). Den osäkerhet som finns i materialet beskrivs under *Osäkerhetskällor* nedan.

Den största osäkerheten i statistiken kommer från mätningförfarandet. Det finns en osäkerhet i bedömningarna av vad som är en allvarlig olyckshändelse eller allvarligt skadad person trots att det finns entydiga definitioner. Detta kan bland annat bero på att information om hur lång tid en person vårdats på sjukhus inte alltid finns tillgänglig

2.2 Osäkerhetskällor

2.2.1 Urval

Bantrafikskador är en totalundersökning och har ingen urvalsosäkerhet.

2.2.2 Ramtäckning

Rampopulationen består av allvarliga olycks- och självmordshändelser samt allvarliga olyckshändelser och tillbud med farligt gods som finns registrerade hos Transportstyrelsen eller MSB i databaser. En viss under- eller övertäckning som inte är kvantifierbar kan förekomma. Ett fall är om en uppgiftslämnares bedömning är felaktig och en olycka eller skada som är allvarlig bedöms som icke allvarlig, eller vice versa.

Eftersom de som önskar bedriva järnvägsverksamhet i Sverige måste ansöka om tillstånd till detta hos Transportstyrelsen har de god kontroll över hur potentiella uppgiftslämnare varierar över tid och om det skulle saknas inrapportering från någon.

2.2.3 Mätning

Transportstyrelsen är den myndighet som utövar tillsyn över järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemet. Transportstyrelsen upprätthåller en telefonberedskap som är öppen dygnet runt årets alla dagar och som tar emot anmälningar från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och trafikutövare i samband med att de involveras i olyckor, tillbud eller andra väsentliga fel och brister som är säkerhetsrelaterade. På så sätt blir Transportstyrelsen snabbt varse när olycks- och självmordshändelser sker. Syftet med omedelbara muntliga rapporteringen är att Transportstyrelsen så snabbt som möjligt ska kunna skaffa sig en bild av vad som hänt för att bedöma om händelsen behöver anmälas vidare till Statens haverikommission och/eller initiera en tillsynsaktivitet.

Utöver den omedelbara rapporteringen ska infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och trafikutövare senast 31 mars varje år lämna mer uppgifter om händelserna till den så kallade årliga säkerhetsrapporten som Transportstyrelsen ansvarar för. I den ingår bland annat att för varje allvarlig olycks- och självmordshändelse, som uppfyller kriterierna för att ingå i statistiken, redovisa ett formulär för *anmälan av olycka* (se Bilaga 2 Transportstyrelsens formulär för anmälan av olycka).

Uppgifterna om de anmälda händelserna bearbetas av Transportstyrelsen. De personskador som uppstått i samband med att olyckor inträffat följs upp. Uppföljningen sker genom kontakt med polismyndigheten som svarar på Transportstyrelsens frågor om olyckan. Tillsammans med Trafikverket och Rättsmedicinalverket bedömer Transportstyrelsen hur troligt det är att olika händelser kan relateras till självmord alternativt självmordsförsök (se avsnitt 1.2.2 *Variabler*).

Uppgifterna om händelser som rör farligt gods följs upp genom ett samarbete med MSB. När det gäller olyckor vid transport av farligt gods är det MSB som har ansvar för regler som syftar till att förebygga, hindra och begränsa skador som orsakas av transporter med farligt gods på väg och järnväg. 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. Ibland tillkommer då händelser som inte anmälts till Transportstyrelsen. Underlag till statistiken tas sedan ut genom filtreringar mot Transportstyrelsens databas där händelserna finns registrerade.

En osäkerhetskälla i mätningen är bedömningar av vad som är en allvarlig olyckshändelse eller allvarligt skadad person. Bedömningarna kan 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. Bedömningarna baseras huvudsakligen på den bedömning som polisen gör från fall till fall. 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 databaser som i första hand innehåller information om vägtrafikskador för att kontrollera uppgifterna som inlämnats om vägtrafikolyckor.

Det finns även osäkerhet kring bedömningarna om händelserna relaterar till olycka eller självmord. Arbetsgruppen som gör dessa bedömningar klassade de omkomna i bantrafiken 2020 enligt Tabell 1.

Tabell 1. Klassning av omkomna personer i bantrafiken 2020 efter hur troligt det ansågs vara att händelsen relaterade till olycka eller självmord.

Nivå 1 – Visar att dödssättet var suicid	15
Nivå 2 – Talar starkt för att dödssättet var suicid	66
Nivå 3 – Kan inte avgöra om dödssättet var suicid eller olycka	0
Nivå 4 – Talar starkt för att dödssättet var olycksfall	0
Nivå 5 - Visar att dödssättet var olycksfall	4
Totalt	85

Anm. Se avsnitt 1.2.2 för mer information kring hur dessa bedömningar går till.

2.2.4 Bortfall

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 olyckor och tillbud till MSB kan präglas av viss underrapportering från verksamhetsutövarna, även om detta är svårt att peka på.

Det finns inget partiellt bortfall som bedöms påverka publicerad statistik.

2.2.5 Bearbetning

Vid bearbetning och sammanställning kan det uppstå missförstånd eller felaktigheter. Metoderna som används i denna totalundersökning är dock 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 bestående felaktigheter. Exempelvis framställer både Transportstyrelsen och Trafikanalys presenterade statistikvärden som jämförs för att minska risken för fel i hanteringen.

2.2.6 Modellantaganden

Inga modellantaganden görs.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Endast slutlig statistik redovisas.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Publicering av statistiken sker cirka 6 månader efter årets utgång.

3.2 Frekvens

Insamlingen av uppgifter av Transportstyrelsen om bantrafikolyckor sker löpande under året (se avsnitt 2.2.3 *Mätning*). Trafikanalys får dataunderlag till statistiken från Transportstyrelsen en gång per år och publicering sker årsvis.

3.3 Punktlighet

Publicering har skett enligt Trafikanalys publiceringskalender, se www.trafa.se/sidor/kalendern.

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats www.trafa.se. Publicering sker enligt en publiceringsplan som fastställs i november året innan statistiken ska publiceras.

Statistiken redovisas i huvudsak i form av text, diagram och tabeller. Förutom tabeller med statistik (i Excel-format) publiceras en kort sammanfattning med kommentarer till statistiken i form av ett statistikblad (pdf-format). I tabellerna med statistik presenteras utöver helårsvärden summor av de två senaste femårsperioderna. I Excelfilerna finns tidsserier från år 2000 och framåt.

Ett pressmeddelande skickas ut vid varje publicering där de viktigaste resultaten kommenteras.

Statistiken finns också tillgänglig i Trafikanalys statistikportal. I den kan användare själva plocka ut statistiken av intresse och ladda ner den i olika format, samt visa den i diagram. Statistiken finns även som öppna data som kan nås via ett API. Läs mer om det på Trafikanalys webbplats www.trafa.se/sidor/oppna-data-api.

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Primärmaterialen förvaras hos Trafikanalys. Det finns begränsade möjligheter till ytterligare statistik med tanke på primärmaterialens omfattning i förhållande till den publicerade statistiken.

Eftersom Transportstyrelsen förfogar över mer grunddata kan myndigheten stå till tjänst med att ta fram andra indelningar än vad som finns i *Bantrafikskador*.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i tabeller, text och diagram (se avsnitt 4.1). På Trafikanalys webbplats presenteras utvalda delar av statistiken i form av nyckeltal som uppdateras när ny statistik blir tillgänglig.

Tidigare publicerade data repeteras varje år med alla revideringar och korrigeringar införda. Tidigare publikationer ändras i regel inte, utan påkallade ändringar görs bara i den mest aktuella publikationen.

Alla användare rekommenderas att alltid hämta sin information från den senast utgivna statistiken, även för tidigare perioder. Den som vidarebehandlar statistiken bör ge akt på ändrade uppgifter, som markeras med en fotnot första gången de uppträder. I statistikportalen finns alltid de senaste uppgifterna publicerade.

4.4 Dokumentation

Dokumentationen av statistiken består av denna kvalitetsdeklaration som uppdateras varje år i samband med att statistiken publiceras. Excelfilen med tabellerna innehåller också en kortare beskrivning av statistikens kvalitet under rubriken *Kort om statistiken*. Den innehåller även 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 av statistiken utökats successivt, vilket gör att jämförbarheten över tid försvåras.

- Olyckshändelser av kategorin *Urspåringar 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 antal i kategorin *Andra olyckshändelser* jämfört med tidigare år.
- Antalet kategorier av avlidna och allvarligt skadade har utökats stegvis. Fram till 2004 fanns bara kategorierna *Passagerare*, *Järnvägsanställda* och *Övriga*, med störst antal personer i *Övriga*. I kategorin *Plankorsningstrafikanter* har statistik framställts från och med 2005 för järnväg och 2006 för spårväg (plankorsningar förekommer inte i tunnelbanan).
Kategorin *Obehöriga på spårområdet* finns från 2006 och kategorin *Personer på plattform* finns från 2014. Alla dessa förändringar har varje gång reducerat antalet avlidna och allvarligt skadade i kategorin *Övriga* jämfört med tidigare år.
- Indelningen av personer efter kön finns i statistiken från 2009.
- Sedan 2007 omfattar statistiken olyckshändelser och tillbud med farligt gods, vilket är rapporteringspliktigt och ska rapporteras till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB.

Kriterierna för allvarlig händelse vid händelser utan dödlig utgång ändrades från och med 2007, se Tabell 2. 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.

Tabell 2. Kriterier för allvarlig händelse utan dödlig utgång. Före och efter 2007.

	<i>Till och med år 2006</i>	<i>Från och med år 2007</i>
<i>Allvarlig personskada</i>	Personskada till följd av olyckan, vilken medförde mer än två veckors sjukskrivning.	<i>Personskada till följd av olyckan, vilken medförde mer än 24 timmars sjukhusvård.</i>
<i>Allvarlig materiell skada</i>	Skada på egendom och miljö värderad till mer än 10 000 € eller 100 000 SEK.	<i>Skada på järnvägsfordon, spårfordon, järnvägsinfrastruktur, spåranslagning, miljö eller egendom som inte transporteras med fordonet, värderad till mer än 150 000 €.</i>
<i>Allvarlig försening</i>	Försening räcker inte i sig för att händelsen ska bedömas som allvarlig.	<i>Totalt stopp i trafiken i sex timmar eller mer.</i>

Ordet *resande* ersattes i rapporten avseende 2015 av ordet *passagerare* i tabeller och definitioner. Fallolyckor inuti spårvagnar saknas i statistiken för året 2000.

Från och med 2016 klassificeras självmord i en särskild tillsatt arbetsgrupp med representanter från Transportstyrelsen, Trafikverket och Rättsmedicinalverket. Det är samma metod som används in vägtrafiken. Tidigare år har bedömningen endast utgått ifrån Polisens och Rättsmedicinalverkets bedömning vilket var mindre tillförlitligt (se avsnitt 1.2.2 *Variabler*).

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Statistiken kan användas tillsammans annan statistik som har samma klassindelningar och definitioner. Jämförbarheten mellan olika redovisningsgrupper påverkas av att dessa indelningar har utökats successivt (se avsnitt 5.1 *Jämförbarhet över tid*).

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 statistikprodukterna vilket skulle kunna medföra dubbelräkning om man summerar allt. Vid dessa olyckor använder Transportstyrelsen information ur databaser som i första hand innehåller vägtrafikskador för att minska osäkerheten och öka jämförbarheten i statistiken (se avsnitt 2.2.3 *Mätning*).

Delar av statistiken om järnväg i Bantrafikskador har mellan åren 2004 och 2015 rapporterats till EU:s statistikbyrå Eurostat. Eurostat publicerade statistiken tillsammans med motsvarande statistik från andra länder.⁴ Jämförbarheten mellan länder är god i och med att statistiken anpassats efter 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.

Kraven på rapportering till EU upphörde efter 2015 eftersom motsvarande uppgifter levererades av de nationella tillsynsmyndigheterna till Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). För Sverige är det Transportstyrelsen som framställer och överlämnar årligen olycksstatistik till ERA, i form av gemensamma säkerhetsindikatorer, för publicering enligt

⁴ Statistiken finns i Eurostats databas <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.

järnvägssäkerhetsdirektivet (EU) [2016/798](#). I statistiken till ERA exkluderas allvarliga olyckshändelser på fristående järnvägsnät (Saltsjö- och Roslagsbanan) vilket påverkar jämförbarheten med statistiken i Bantrafikskador. Statistiken till ERA omfattar inte heller spårvägar och tunnelbanan som ingår i Bantrafikskador av nationellt intresse. Noterbart är också att ERA presenterar statistiken delvis efter andra redovisningsgrupper.

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Trafikanalys publicerar även officiell statistik om olyckshändelser i vägtrafiken, med titeln *Vägtrafikskador*. Plankorsningsolyckor där vägtrafikfordon är inblandade ingår i båda statistikkällorna.

Utöver statistiken om vägtrafikskador ligger statistiken närmast tillhands att sammanvändas med övrig officiell statistik inom statistikområdet Bantrafik: *Bantrafik, Järnvägstransporter* och *punktlighet på järnväg*. Insamlingen och sammanställningen av statistik till Bantrafik har utformats så att händelserna i denna statistik ska motsvara i stort den infrastruktur och trafik som redovisas i Bantrafik.

Sammanvändbarheten med Trafikanalys undersökning Punktighet på järnväg, kvartal- och årsstatistik, påverkas av att punktighetsstatistiken inte omfattar tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan.

5.4 Numerisk överensstämmelse

Summan av deltotalerna är lika med totalerna för de olika redovisningsgrupperna.

Alla användare rekommenderas att alltid hämta sin information från den senast utgivna statistiken, även för tidigare perioder. Detta på grund av att eventuella ändringar i regel inte görs i äldre publikationer.

Allmänna uppgifter

A SOS-klassificering

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde Transporter och kommunikationer och statistikområde Bantrafik. Produktkoden är TK0602. För statistik som ingår i Sveriges officiella statistik (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 personuppgifts- behandling

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

För att skydda enskilda personers eller företags 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. Vidare gäller även Europaparlamentets och rådets förordning ([EU](#) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv [95/46/EG](#) (GDPR) samt Lag ([2018:218](#)) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

C Bevarande och gallring

En kopia av all statistikredovisning som redovisats som pdf-dokument förvaras hos Kungliga biblioteket och levereras till Riksarkivet. Trafikanalys är registeransvarig myndighet och ansvarar för gallring och arkivering av materialet.

D Uppgiftsskyldighet

Statliga myndigheter under regeringen lämnar uppgifter till den officiella statistiken enligt förordningen ([2001:100](#)) om den officiella statistiken. Statistiken bygger på uppgifter som rapporterats in till Transportstyrelsen enligt krav i deras föreskrifter [TSFS 2011:86](#) och [TSFS 2011:87](#). Statistiken bygger därtill på uppgifter om olyckshändelser och tillbud med farligt gods som rapporterats in till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps enligt krav i deras föreskrift [MSBFS 2018:6](#).

E EU-reglering och internationell rapportering

Statistiken om järnväg har mellan åren 2004 och 2015 rapporterats till EU:s statistikbyrå Eurostat enligt förordningarna [EG 91/2003](#) och [EG 1192/2003](#). Transportstyrelsen överlämnar årligen olycksstatistik, i form av gemensamma säkerhetsindikatorer, till Europeiska järnvägsbyrån (ERA), för publicering enligt järnvägssäkerhetsdirektivet (EU) [2016/798](#) (se avsnitt 5.2).

F Historik

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

Rapportserien *Bantrafikskador* har funnits sedan 2007 och från och med 2008 är den officiell statistik. Det huvudsakliga innehållet i rapporten *Bantrafikskador* publicerades mellan åren 2000 och 2006 som ett avsnitt i den officiella statistiken *Bantrafik*. Dessförinnan har olycksstatistik publicerats i rapportserierna *Järnvägar* (från 1993) och *Sveriges järnvägar*. Från och med 2009 års utgåva ansvarar Trafikanalys för den officiella järnvägsstatistiken. Dessförinnan ansvarade SIKA för den (för 1993 till 2008 års utgåvor). Innan dess ansvarade Statens Järnvägar (SJ) för den officiella järnvägsstatistiken, fram till 1992 års utgåva av publikationen Sveriges Järnvägar.

G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	Trafikanalys
<i>Kontaktinformation</i>	<i>Postadress:</i> Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm <i>Kontaktperson:</i> Fredrik Lindberg / Fredrik Söderbaum
<i>E-post</i>	fredrik.lindberg@trafa.se / fredrik.soderbaum@trafa.se
<i>Telefon</i>	010-414 42 36 / 010-414 42 23

<i>Producent</i>	Transportstyrelsen
<i>Kontaktinformation</i>	<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 1 Definitioner

I statistiken redovisas tre typer av drift: järnvägsdrift, spårvägsdrift och tunnelbanedrift. De tre olika slagen av drift presenteras i olika tabeller och summeras i en Översiktstabell.

I materialet som statistiken baseras på finns tre typer av trafikverksamhet. Med tågrörelse/tågfärd avses den trafikverksamhet som normalt uppfattas som tågtrafik, och som utförs för att framföra spårfordon från bland annat en driftplats till en annan. I statistiken kan även olyckor vid spärrfärd och växling ingå, om de lett till de konsekvenser som definitionen anger för en olycka med spårfordon i rörelse. Med spärrfärd avses trafikverksamhet för rörelser med spårfordon på en avspärrad bevakningssträcka, främst för underhåll eller transport av spårfordon. Med växling avses trafikverksamhet för att förflytta spårfordon, exempelvis på en bangård för att rangera om vagnar i inkommande tåg till nya avgående tåg.

- *Olyckshändelser och självmordshändelser (tabell; 1 Järnväg, 5 Spårväg och 8 Tunnelbana)*

Olyckshändelser och självmordshändelser: händelser i vilka minst ett järnvägs-/spårvägs-/tunnelbanefordon som rör sig är inblandat. Varje händelse 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. Med tågrörelse avses rörelse med järnvägsfordon mellan två bevakade stationer, vilket inkluderar körplansenlig spärrfärd. Eftersom det krävs att ett spårfordon varit i rörelse vid händelsen utesluts exempelvis många olyckor som sker vid högspänningsledning.

Med *urspårning* avses en olycka där minst ett hjul på ett tåg lämnar rälsen.

Med *sammanstötning* avses dels kollision mellan ett tåg och ett järnvägsfordon (tågakollision), dels påkörning där ett tåg kör på ett föremål (tågpåkörning), förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning.

Med *kollision vid vägkorsning i plan* avses en olycka på en plankorsning, vid tågrörelse eller spärrfärd, med inblandning av minst ett vägtrafikfordon, inklusive cykel, eller minst en gående eller ett föremål som tappats av en vägtrafikanter.

Med *personolycka* avses olycka där en person avlider eller skadas allvarligt i en olyckshändelse som inte utgörs av urspårning, sammanstötning, kollision vid vägkorsning i plan eller urspårning och kollision vid växling. Exempelvis när personer blir träffade av ett järnvägsfordon eller av föremål som lossnar från ett järnvägsfordon, eller när personer ombord faller eller blir träffade av löst föremål. Före 2014 ingår dessa i kategorin *andra olyckshändelser*.

Med *vägtrafikolycka* avses en sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägtrafikfordon, inklusive cykel.

Med *urspårningar och kollisioner vid växling* avses händelser vid trafikverksamhet för att förflytta spårfordon, exempelvis på en bangård för att rangera om vagnar i inkommande tåg till nya avgående tåg. Saknas före 2007.

Med *andra olyckshändelser* avses olyckor som inte ingår i kategorierna ovan, exempelvis bränder på fordon i rörelse och kollisioner vid vägkorsning i plan vid växlingsrörelse. Före 2014 ingår även personolyckor som därefter ingår i en egen kategori.

- *Olyckshändelser och tillbud vid järnvägsdrift med farligt gods (tabell 2 Järnväg)*

I statistiken ingår olyckor och tillbud vid lastning, fyllning, transport eller lossning av farligt gods. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras rätt under en transport.

Händelser med fordon i rörelse kan redovisas i både tabell 1 och tabell 2.

Sedan 2007 omfattar statistiken olyckor och tillbud som är rapporteringspliktiga och rapporteras till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (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 www.otif.org/.

Med farligt gods menas här ämnen och föremål vars transport enligt RID är antingen förbjuden eller tillåten endast under vissa angivna villkor. En olycka är rapporteringspliktig då farligt gods släppts ut eller en personskada eller annan skada skett som står i direkt samband med det transporterade godset. Mindre utsläpp av vissa ämnen är undantagna från rapportering, om utsläppet inte orsakar väsentlig skada på material eller miljö, enligt närmare specifikation i författningen.

Ett tillbud är rapporteringspliktigt då det funnits direkt fara för utflöde av rapporteringspliktig mängd farligt gods. I regel gäller detta när inneslutningen på grund av skador inte längre är lämplig för den efterföljande transporten eller av andra skäl inte är tillräckligt säker (se vidare i [MSBFS 2018:6](#), särskilt sektion 1.8.5.)

- *Avlidna personer (tabell; 3 Järnväg, 6 Spårväg och 9 Tunnelbana) och allvarligt skadade personer (tabell; 4 Järnväg, 7 Spårväg och 10 Tunnelbana)*

Med avlidna personer avses personer som avlidit inom 30 dagar efter olyckan. Med allvarligt skadade personer avses personer som uppskattas behöva sjukhusvård i mer än 24 timmar till en följd av en spårbunden trafikolycka.

Med *passagerare* avses personer som reser med tåg och som inte ingår i tågets personal, även de som stiger på eller av ett tåg. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

Med *järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbaneanställda* avser dem som tjänstgjorde då olyckan inträffade. Detta omfattar ombordpersonal samt personal som hanterar rullande materiel och infrastrukturåläggningar. Personal hos entreprenadföretag och egenföretagare ingår.

Med *plankorsningstrafikanter* avses vägtrafikanter, enligt vägtrafiklagstiftningens definitioner, vilka förolyckats när de försökt ta sig över järnvägen vid en iordningställd plankorsning, antingen till fots eller i ett fordon. Plattformsövergång som enbart förbinder plattformar räknas inte som plankorsning. Före 2005 ingår dessa i kategorin *övriga*.

Med *personer på plattform* menas personer som förolyckats i samband med fordon i rörelse, exempelvis genom att de blivit träffade av tåget när de befunnit sig på en plattform eller förflyttat sig mellan plattformar på en iordningsställd övergång. De som ingår i denna grupp har inte definierats som passagerare, järnvägsanställda, plankorsningstrafikanter eller obehöriga på spårområdet. Före 2014 ingår dessa i kategorin *övriga*.

Med *obehöriga på spårområdet* avses personer som inte järnvägsanställda och som förolyckats när de befunnit sig på spårområdet, med undantag för plankorsningar. Före 2006 ingår dessa i kategorin *övriga*.

Med *övriga* avses personer som inte räknas till någon av de andra kategorierna, exempelvis, tjänstgörande post-, polis- och tullpersonal, städpersonal eller motsvarande. Före 2005 ingår även *plankorsningstrafikanter*, före 2006 ingår även *obehöriga på spårområdet* och före 2014 ingår även *personer på plattform*.

Bilaga 2 Transportstyrelsens formulär för anmälan av olycka

Formuläret för anmälan om olycka (TSJ7049) finns som PDF-fil på Transportstyrelsens webbplats: www.transportstyrelsen.se/sv/Blanketter/Jarnvag/Arlig-olycks/anmalan-om-olycka/



Anmälan om olycka

1 (2)

Företag		Datum	Tidpunkt
Plats	Plats/Stricka:		
Rörelseform	Trafikändamål	Trafiktyp	Om järnväg:
Tåg/spårströmsnummer			

Typ av olycka

Kollision
Mellan _____ och _____
Färdöring
Föremål
Vägtrafikolycka
Ursprung
Plankorsningsolycka
Väg-/plankorsningstrafikant:
Brand
Personolycka
Om arbetsplatsolycka (personolycka som drabbar anställd)
Annan olycka (kort beskrivning i ex. utsläpp)
Földolyckor

Farligt gods

Farligt gods (enligt RID-6)
Utsläpp av farligt gods
Ämne (UN-nr)
Vagnnummer (vid fler vagnar skriv under övriga upplysningar)

Olyckskonsekvenser

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

Transportstyrelsen
Väg och järnväg
Box 267
781 23 Borlänge
Besöksadress
Jussi Björings väg 19, Borlänge

transportstyrelsen.se
jarnvag@transportstyrelsen.se

Telefon 0771-503 503
Telefax 0243-152 74



Anmälan om olycka

2 (2)

Kostnader

skador på fordon	SEK	skador på järnvägsinfrastruktur/spårinläggning	SEK	skador på miljön	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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.