



Bantrafikskador 2013 Beskrivning av statistiken

Bantrafikskador 2013 Beskrivning av
statistiken

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: 2014-06-11

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

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

	Osäkerhetskällor	9
	<i>Urval</i>	9
	<i>Ramtäckning</i>	9
	<i>Mätning</i>	9
	<i>Svarsbortfall</i>	10
	<i>Bearbetning</i>	10
	<i>Modellantaganden</i>	10
	Redovisning av osäkerhetsmått	10
B.3	Aktualitet	10
	Frekvens	10
	Framställningstid	10
	Punktlighet	10
B.4	Jämförbarhet och sam användbarhet	10
	Jämförbarhet över tiden	10
	Jämförbarhet mellan grupper	11
	Sam användbarhet med annan statistik	11
B.5	Tillgänglighet och förståelighet	11
	Spridningsformer	11
	Presentation	11
	Dokumentation	11
	Tillgång till primärmaterial	11
	Upplysningstjänster	12

A Allmänna uppgifter

A.1 Ämnesområde

Ämnesområde: Transporter och kommunikationer

A.2 Statistikområde

Statistikområde: Bantrafik

A.3 SOS-klassificering

Tillhör (SOS): Ja

 Sveriges officiella statistik

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: Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
Besöksadress: Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
Kontaktperson: Jan Östlund
Telefon: 010-414 42 24
Telefax: 010-414 42 10
E-post: jan.ostlund@trafa.se

A.5 Statistikproducent

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

A.6 Uppgiftsskyldighet

Uppgifter hämtas från företag som bedriver järnvägs- spårvägs- och tunnelbanetrafik eller angränsande verksamhet och från infrastrukturförvaltare.

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt Järnvägslag (SFS 2004:519), förordning om undersökning av olyckor (SFS 1990:717) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:86) och (TSFS 2011:87).

Statliga myndigheter under regeringen ska lämna de uppgifter som behövs för framställning av officiell statistik enligt 6 § förordning (2001:100) om den officiella statistiken.

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 avidentifierade uppgifter om olyckor vid järnvägen 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

Syftet med undersökningen är att belysa utvecklingen av olyckshändelser och självmordshändelser vid järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanedrift i Sverige.

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 Statens institut för kommunikationsanalys (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

Insamling och sammanställning görs av Transportstyrelsen på uppdrag av Trafikanalys. Transportstyrelsen är den myndighet som utövar tillsyn över järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemet. 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.

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

De uppgifter om olyckor som samlas in från tågoperatörer samt andra berörda instanser då en olycka skett följer en för ändamålet framtagen blankett. Uppgifterna om farligt gods levereras via Transportstyrelsen av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

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 timmar¹

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.

¹ Olyckshändelser i statistiken avser allvarliga olyckor enligt förordning (EG) 1192/2003 där allvarlig olycka är: varje olycka där minst ett spårbundet fordon i rörelse är inblandat, där minst en person dödas eller skadas allvarligt eller som orsakar omfattande skador på varor, spår eller andra installationer. Även olyckor som orsakar skador på miljön eller som stör trafiken i hög utsträckning betraktas som allvarliga olyckor. Olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer omfattas inte.

A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

Inom EU pågår ett arbete med ett fjärde järnvägspaket. Under våren 2014 har kommissionen beslutat att ändra i järnvägssäkerhetsdirektivet, EU-direktiv 49/2004/EG, som även inkluderar ändringsdirektiven 2008/110/EG om ändring av direktiv 2004/49/EG samt kommissionens direktiv 2009/149/EG om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG när det gäller gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor. I bilaga 1 till direktiv 2009/149/EG beskrivs de gemensamma säkerhetsindikatorerna som medlemsstaterna ska rapportera till Europeiska järnvägsbyrån, ERA. De förändringar som införs kan komma att påverka uppgiftslämnarnas rapportering. Det är ännu för tidigt att konkretisera förändringarnas påverkan på uppgiftslämnarnas rapportering och på den officiella statistiken.

Inom EU pågår också beredning av ett förslag om att Eurostats harmoniserade olycksstatistik om järnvägar ska upphöra. Motsvarande rapportering skulle fortsättningsvis ske enbart till ERA och denna information skulle utnyttjas även av Eurostat. Det är troligt att förslaget blir verklighet och att 2013 blir den sista årgången som uppgifter rapporteras till två instanser. När Trafikanalys upphör med den internationella rapporteringen kan det öppna möjligheter för att utveckla den nationella redovisningen mer oberoende än tidigare. Uppgiftslämnarna berörs inte av att dubbelrapporteringen tas bort, eftersom Transportstyrelsen redan har slagit samman insamlingen i de två undersökningarna.

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).

Rubrikerna B1–B5 i kvalitetsdeklarationen motsvarar de fem kvalitetskomponenter som har använts inom Sveriges officiella statistik sedan 2001. Formuleringen av rubrikerna följer nuvarande allmänna råd från Statistiska centralbyrån. Från och med 2014 ingår sju kvalitetskriterier i lagen om den officiella statistiken, delvis som en anpassning till kvalitetskriterierna i den europeiska statistiklagen. Till innehållet ligger de fem gamla kvalitetskomponenterna nära de sju nya kvalitetskriterierna, men de saknar en motsvarighet till det nya kriteriet *Relevans*. Ett arbete pågår inom det svenska statistiska systemet för att åtgärda skillnaderna i kommande upplagor av *Beskrivning av statistiken*.

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 vägforsningar 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 industri-anläggningar 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
- andra olyckshändelser
- urspårningar och kollisioner vid växling
- vägtrafikolyckor (endast spårväg)

Avlidna och allvarligt skadade

- passagerare
- 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

- självmordshändelser
- avlidna i självmord
- allvarligt skadade i självmordsförsök

Statistiska mått

Statistiska mått är antal och summanvärdet.

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 *Osäkerhetskällor* nedan.

Osäkerhetskällor

Urval

Bantrafikskador är en totalundersökning och har ingen urvalsosäkerhet. Efter- som 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 uppgiftslämnare bedömer om en skada är allvarlig eller inte blivit felaktig.

Eventuellt kan en viss underrapportering av allvarliga olyckor som inte orsakat att någon person avlidit eller skadats allvarligt förekomma. Det gäller till exempel om kostnaderna för att återställa fordon och omgivning till ursprungligt skick uppgick till minst 1,4 miljoner kronor eller om olyckan orsakade totalt stopp i tåg- trafiken på minst 6 timmar. Dessa uppgifter hämtas enbart från verksamhets- utövarnas årliga rapportering.

Mätning

Bedömningar av vad som ska kallas för allvarlig olyckshändelse eller skadad person kan variera mellan uppgiftslämnare, trots att det finns en entydig definition. Information om hur lång tid man vårdats på sjukhus finns inte alltid tillgänglig. Definitionen av allvarligt skadad finns beskriven i rapporten. För att minska osäkerheten i statistiken använder Transportstyrelsen även information ur databaser som i första hand innehåller vägtrafikskador.

Att i efterhand skilja mellan självmordshändelser och olyckshändelser kan ibland vara osäkert. Statistiken 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. Transportstyrelsen har även fått tillgång till Rättsmedicinalverkets obduktionsresultat, vilket kompletterar Polisens uppgifter.

Bearbetning av händelser inkomna via Transportstyrelsens omedelbara rapportering, mediabevakning samt avstämning med Trafikverket som ansvarar för det statliga järnvägsnätet, är aktiviteter som också utförs för att minska osäkerheten.

Från och med 2013 års olycksstatistik har statistiken delats upp i kön för hela perioden 2009–2013. Uppgift om kön finns inte alltid i det tidigare materialet och har inte gått att få fram i efterhand. I dessa fall redovisas kön som okänt.

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

Statistiken tas ut genom filtreringar mot databasen där händelserna finns registrerade. Endast summeringar görs av händelser som uppfyller kriterierna för statistikens variabler. Resultaten av filtreringarna läggs över i tabellerna som ska publiceras. Kontroller görs därefter mot källorna igen. Riskerna för fel i den här enkla processen är relativt små.

Modellantaganden

Inga modellantaganden görs.

Redovisning av osäkerhetsmått

Detta är en totalundersökning och kvantitativa osäkerhetsmått redovisas inte.

B.3 Aktualitet

Frekvens

Statistiken tas fram en gång per år.

Framställningstid

Publicering sker cirka 5 månader efter årets utgång.

Punktlighet

Publicering sker enligt publiceringsplanen, se www.trafa.se.

B.4 Jämförbarhet och sam användbarhet

Jämförbarhet över tiden

Antalet kategorier av avlidna och allvarligt skadade utökades 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.

Från och med 2013 års olycksstatistik presenteras de individbaserade tabellerna med könsindelning. En omarbetning av befintlig statistik för perioden 2009 till 2012 har också skett, så att könsuppdelad olycksstatistik för järnvägs- spårvägs- och tunnelbanedrift är tillgänglig för tiden 2009 och framåt.

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 rapportering till Eurostat. 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. 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, dels förordningarna EG 91/2003 och EG 1192/2003 dels järnvägs-säkerhetsdirektivet 2004/49/EG, inklusive ändringsdirektiven 2008/110/EG samt 2009/149/EG.

B.5 Tillgänglighet och förståelighet

Spridningsformer

Statistiken publiceras av Trafikanalys varje år. Ett pressmeddelande ges ut vid varje publicering. Rapporterna finns tillgängliga i pdf-format på Trafikanalys webbplats, www.trafa.se.

Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

Dokumentation

Detta dokument, *Beskrivning av statistiken*, uppdateras varje år. Utdrag ur detta dokument ingår i rapporten under rubriken *Fakta om statistiken*.

Tillgång till primärmaterial

Primärmaterialen förvaras hos Transportstyrelsen.

Trafikanalys
Beskrivning av statistiken

Upplýsingstjänster

Se under A4–A5.



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.