

Styrelsen	2025-02-20
Handling nr	8.6
Handläggare	Joakim Holt
Daterad	2025-01-30
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Rapport trafikhändelser 2024

Västtrafik ska en gång per år rapportera en sammanställning av önskade händelser i trafiken till styrelsen. Rapporten för 2024 bifogas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av ovanstående föreslås styrelsen besluta

att notera den lämnade informationen till protokollet, samt

att ge VD i uppdrag att återrapportera ärendet vid styrelsesammanträdet i juni.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

Rapport

Trafikhändelser

Helår 2024

Västtrafik 2025-02-20

Innehåll

Händelserapportering	3
Rapportering 2024	4
Trafikhändelser totalt 2024	4
Statistik 2021 – 2024 trafikhändelser	5
Sammanfattning	5
Inrapporterade händelser under år 2023 och 2024	6
Utdrag från Trafikhändelseregistret och aktuella kategorier.....	7
Säkerhet, olyckor.....	7
Personskador	8
Västtrafik ser positiva siffror kopplat till olyckorna, där andelen personskador minskar i jämförelse med 2023.....	8
Annan fordonsrelaterad olycka	8
Av-/påstigningsolycka.....	9
Kollision mellan fordon	9
Påkörning oskyddad trafikant.....	10
Trygghet	10
Annan ordningsstörning	10
Hot/ofredande/ärekränkning förare, övrig personal samt resenär	11
Våld/misshandel förare, övrig personal och resenär	11
Uppföljning 2024	12
Säkerställ att rätt statistik finns tillgänglig över trafikhändelser.....	12
Säkerställ rapportering, uppföljning och utvärdering avseende	12
trafikhändelser	12
Målsättning 2024 - 2025	12
Exempel på visuell data 2022 – 2024.....	12
Heatmap Personskador inom samtliga kategorier och trafikslag.	12
Geografiska punkter, Personskador inom samtliga kategorier och trafikslag.	13

Händelserapportering

Västtrafik har sedan 2009 samlat statistik över ordningsstörande händelser som grund för analyser och åtgärder. Andra typer av oönskade händelser, som är trafik och säkerhetsrelaterade, har dock inte fångats upp systematiskt innan 2010.

Denna, liksom den tidigare statistiken speglar dock inte verkligheten fullständigt. Vissa förhållanden påverkar statistiken som till exempel:

- Trafikföretagens och förarnas rapporteringsbenägenhet genererar ett mörkertal som är svårbedömt i storlek.
- Det finns skillnader i hur en viss företeelse/inträffad händelse uppfattas beroende på var i regionen den sker. En händelse som exempelvis rapporteras i Skövde av en förare uppfattas inte nödvändigtvis som en rapporteringsbar händelse i Göteborg.
- Automatisk rapportering via trafikföretagets egna system eller som en separat rapportering via Frida THR påverkar rapporteringsbenägenheten hos trafikföretagen.
- Litet eller stort företag. De större företagen, med många och frekventa händelser, har ofta mer etablerade och stabila rutiner för personalens rapportering av oönskade händelser.
- Tillkommande händelsertyper hos trafikföretagen som inte skickas in på grund av utebliven anpassning till befintliga kategorier eller felaktig mappning mellan kategorier.

Trafikhändelseregistret ska vara källan till grundläggande analyser utifrån ett trafiksäkerhet/trygghetsperspektiv. I detta krävs att all data är kvalitetssäkrad och korrekt för att ge rätt ingångsvägen för analyser och underlag som används i olika avseenden. Inom det brottsförebyggande arbetet, där Västtrafik kan ge stöd till kommunerna i och med den nu gällande lagstiftningen (SFS nr:2023:196), har statistik och underlag utifrån de Trafikhändelserna som samlas in stor betydelse för prioritet och åtgärdsplanering.

Genom trafikhändelserapporteringen ges förutsättningar och underlag till analyser och eventuella åtgärder.

Rapportering 2024

Under 2024 har arbetet fortsatt med integrationsarbete mot fler trafikföretag inom trafikslagen Buss och Tåg. Datakvaliteten som uppvisade brister har under 2024 har till stora delar nu åtgärdats, och där Västtrafik nu fortsätter under 2025 att säkerställa att en hög kvalitet upprätthålls över tid och justera mindre avvikelser som kvarstår.

Integrationsarbetet kommer fortsatt vara aktuellt under 2025.

Tåg

Har påbörjat automatisk rapporteringen, men kvarstår brister och avsaknad av vissa data.

Buss

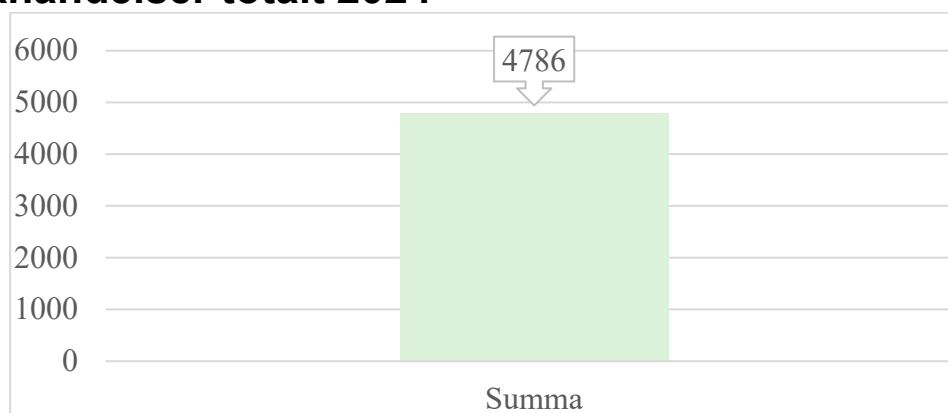
Ett trafikföretag har under integrationsarbetet som gjordes i inledningen av 2024 upptäckt brister, som innebär stopp i överföringen till Trafikhändelseregistret under hela året. Beräknas vara klart februari 2025.

Under 2025 kommer arbetet fortsätta med att ansluta fler trafikföretag till det automatiska överföringsgränssnittet, detta berör främst trafikslagen Buss.

Trafikhändelseregistret ska vara källan till grundläggande analyser utifrån ett trafiksäkerhet/trygghetsperspektiv. I detta krävs att all data är kvalitetssäkrad och korrekt för att ge rätt ingångsvägen för analyser och underlag som används i olika avseenden. Inom det brottsförebyggande arbetet, där Västtrafik kan ge stöd till kommunerna i och med den nu gällande lagstiftningen (SFS nr:2023:196), har statistik och underlag utifrån de Trafikhändelserna som samlas in stor betydelse för prioritet och åtgärdsplanering. Trafikföretagen, som är upphandlade av Västtrafik, vistas dagligen i det offentliga rummet och uppmärksammar vad som händer i och i anslutning till kollektivtrafiken.

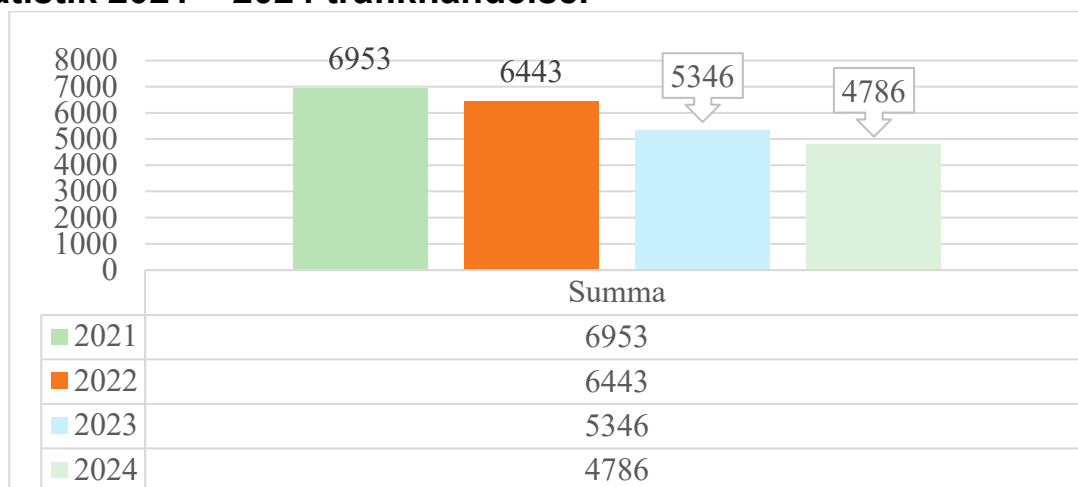
Syften med rapporten är en jämförelse med föregående år och ger underlag till berörda fokusområden i det löpande fortsatta arbetet med analys inom respektive område.

Trafikhändelser totalt 2024



¹ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2023196-om-kommuners-ansvar-for-sfs-2023-196/>

Statistik 2021 – 2024 trafikhändelser



Samtliga kategorier över en 4 års period

Sammanfattning

I årets rapportering är data ofullständigt kopplat till ett trafikföretag inom trafikslaget buss som inte kunnat leverera data. Det har under 2024 pågått ett arbete på berört trafikföretag att få integrationen driftsatt, men kommer inte vara klart förrän i februari 2025. Vilket innebär att data för 2024 kommer uppdateras i efterhand. Uppdaterad rapport kommer redovisas till Styrelsen i juni 2025.

Olyckor minskar inom samtliga trafikslag, till största delen är minskningen i Göteborgsområdet. Det är svårt att se orsakerna till minskningen och göra några analyser.

Orsak, Västtrafik ser att det skett förflyttning mellan kategorier och att tidigare redovisade data har innehållit tillbud som inte ska redovisas.

Det kommer inte gå att redovisa trender förrän år 2026, då vi får genomslag av det pågående kvalitetssäkringsarbetet och samtliga trafikföretag rapporterar in data.

Inrapporterade händelser under år 2023 och 2024

Händelsekategorier (alla trafikslag)	2023	2024
Annan fordonsrelaterad olycka	265	201
Annan ordningsstörning	1044	1445
Av-/påstigningsolycka	60	44
Brand ² fordon	12	11
Dörrklämning fordon	13	15
Försenad/inställd tur - oframkomlig gata/väg	744	849
Hot/ofredande/ärekränkning förare	125	110
Hot/ofredande/ärekränkning resenär	18	10
Hot/ofredande/ärekränkning övrig personal	14	3
Klotter och övrig vandalisering	1882	996
Klotter och övrig vandalisering fastighet/anläggning	7	
Kollision mellan fordon	651	452
Påkörning oskyddad trafikant	39	38
Påkörning övrigt ³	139	357
Rån mot resenär		1
Sabotage	164	95
Stöld från personal	3	1
Urspårning/avåkning	49	17
Våld mot resenär	58	85
Våld/misshandel förare	34	33

Datauttag 2025-01-23

² Brand är en kategori som redovisar antalet inrapporterade bränder i och omkring kollektivtrafiken. Bränder innehåller exempelvis brand i papperskorg på hållplats, brand i fordon (privat bilist).

³ Resultatet är felaktigt, då det har upptäckts att dataposterna dubblas vid uppdateringen från trafikslaget Tåg.

Utdrag från Trafikhändelseregistret och aktuella kategorier

I de nedanstående utvalda kategorierna inom säkerhet och trygghet, ses en positiv utveckling jämförelse med 2023 och en utveckling i rätt riktning.

Samtliga presenterade data är det faktiska antal händelser som skett inom Västra Götalandsregionen. Data i nedanstående kategorier är manuellt kvalitetssäkrade.

Säkerhet, olyckor

Totalt under 2024 inom kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen, mindre antal olyckor än under 2023. Dock är det några allvarliga händelser inom kollektivtrafiken som kort redovisas i några exempel nedan.

Tåg

En allvarlig olycka inom trafikslaget Tåg, som skedde på en obehövad plankorsning mellan tåg och lastbil. Där konsekvenserna resulterade i ett tragiskt dödsfall där en lokförare omkom.

Utredningarna från Trafikverket, Tågoperatören, Statens haverikommission visar inte på några brister kopplat till framförandet av tåget eller tågoperatörens rutiner.

Samverkansmöte med Tågoperatören och Trafikverket har gett en del åtgärdsförslag som tex att utbilda/informera olika personalgrupper om plankorsningar och risker. Västtrafik kommer att tillse att riskerna med plankorsningar är en del av trafiksäkerhetsutbildningen som är under framtagande.

Spårvagn

En allvarlig olycka med spårvagnar, där en bakomvarande spårvagn kör in i den framförvarande spårvagnen på Angeredsbanan ”snabbspåret”. Stora konsekvenser med 10 skadade och stora materiella skador.

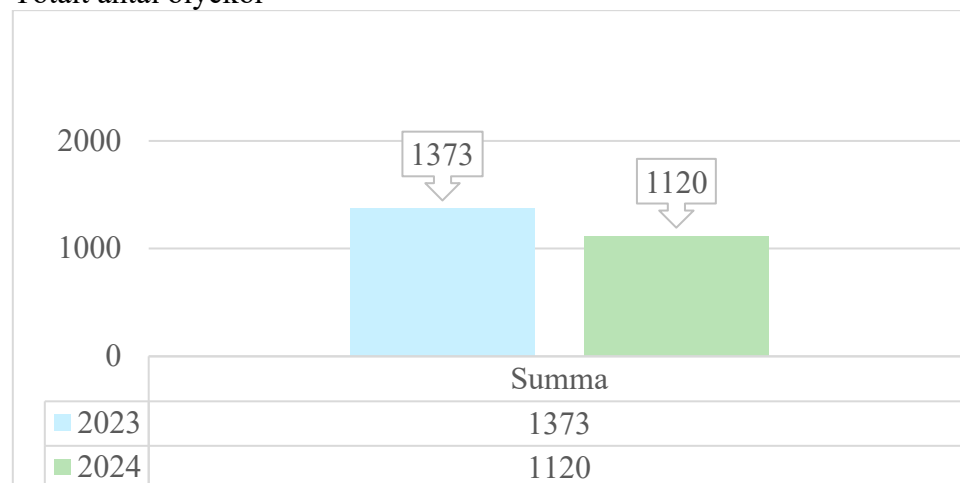
Utredning är utförd av Trafikföretaget och Stadsmiljöförvaltning i Göteborg.

Buss

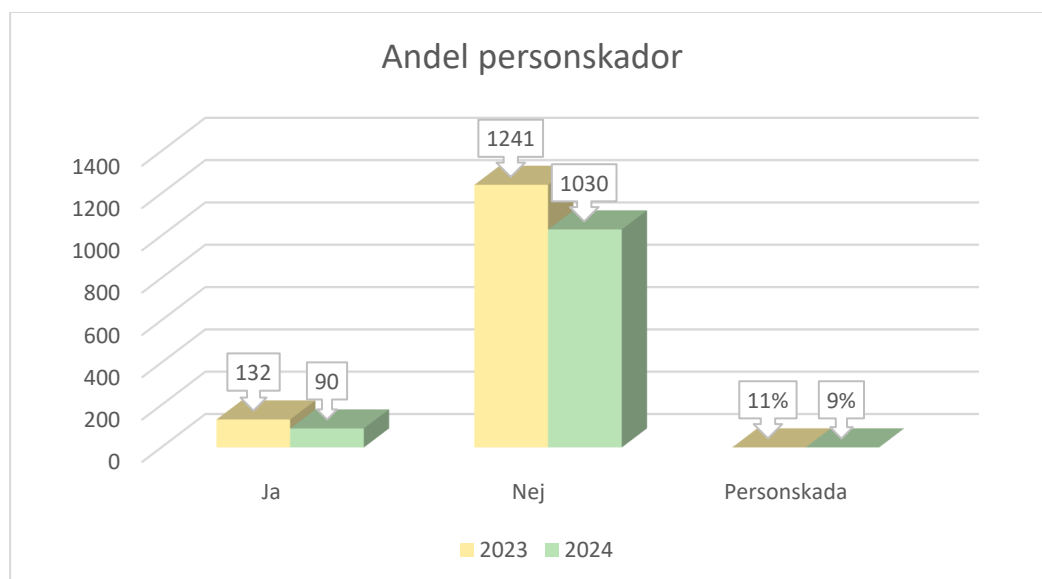
Ett allvarligt tillbud med buss och tåg på en bevakad plankorsning, där bussen blir stående över spåren på grund av kö. Där bussen hinner backa tillbaka och tåget hinner reducera farten så ingen kollision uppstår.

Där Trafikverket/Kommun kommer göra åtgärder vid den planerade ombyggnationen av platsen.

Totalt antal olyckor



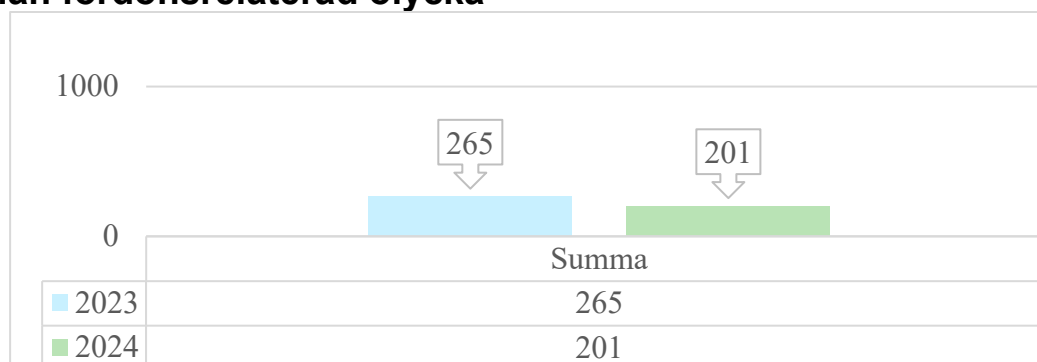
Personskador



Personskador

Västtrafik ser positiva siffror kopplat till olyckorna, där andelen personskador minskar i jämförelse med 2023.

Annan fordonsrelaterad olycka

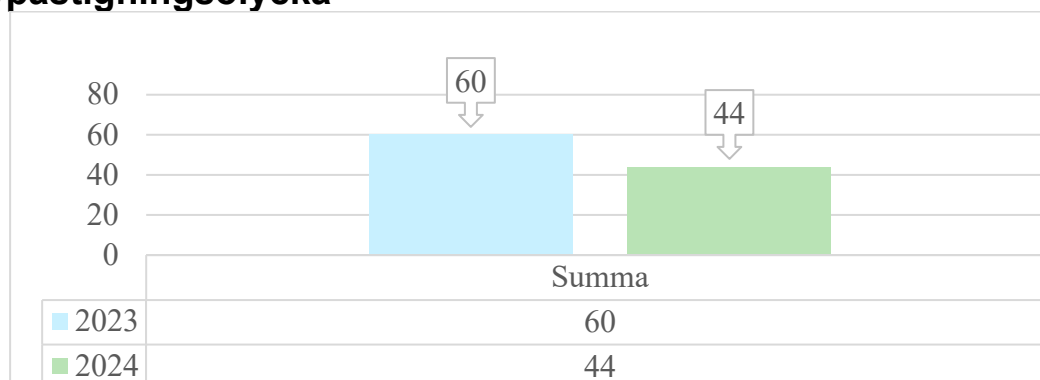


Definition: Personskada ombord. Exempelvis fall- eller halkningsolycka eller islagning av interiör eller andra objekt ombord.

Annan fordonsrelaterad olycka

En kategori som innehåller fall i vagn, Västtrafik ser idag ingen ökning i den inrapporterade data. Det är oftast äldre som är drabbade och är en prioriterad uppgift att följa detta över tid. I vissa fall ser Västtrafik en koppling till körbeteende, men lika ofta har det en yttre påverkan där chauffören måste bromsa kraftigt där någon tex går ut framför fordonet.

Av-/påstigningsolycka

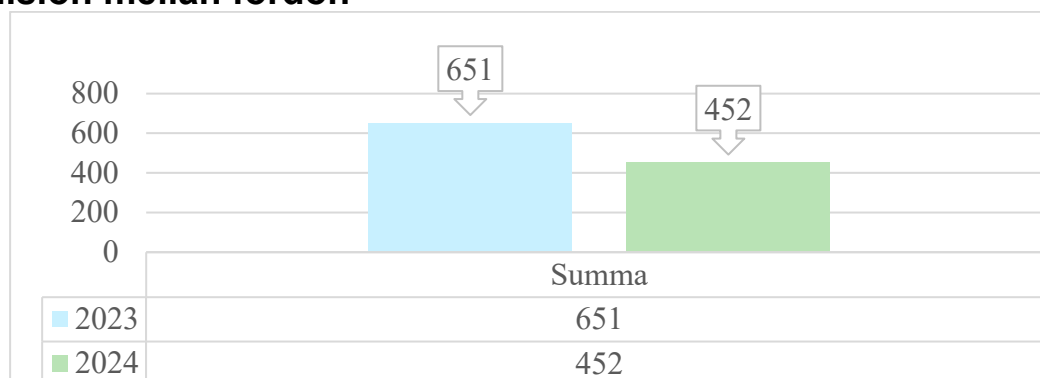


Definition: Personolycka som sker i samband med passagerares av- eller påstigning av fordonen vid hållplats eller terminal.

Av-/påstigningsolyckor

I kategorin är äldre person överrepresenterade, och där konsekvenserna av ett fall blir stora. Här har utformningen av hållplatsytor stor betydelse och även möjlighet till en rak inkörning för fordonen, för att undvika för stora avstånd mellan fordon och hållplatsytan.

Kollision mellan fordon

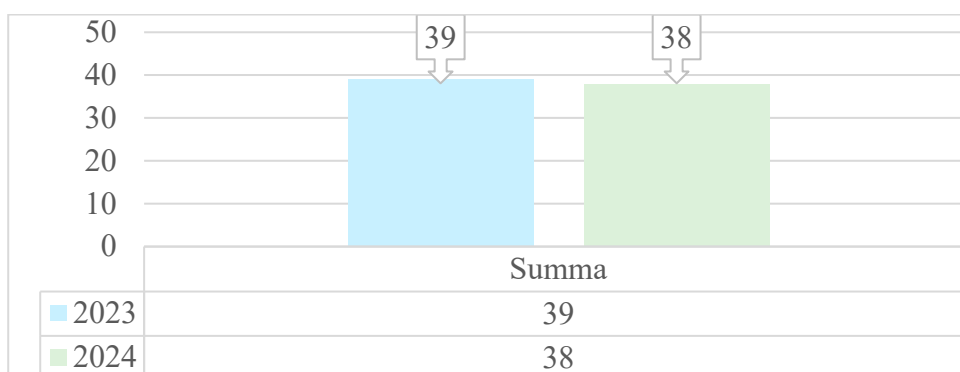


Definition: Kollision mellan fordon

Kollision mellan fordon

I kategorien kollision är samtliga trafikslag representerade, Till största delen sker dessa i Göteborgsområdet, de flesta är mellan personbil och ett kollektivtrafikfordon. Men det sker även kollisioner mellan kollektivtrafikfordon såsom mellan buss och spårvagn. Det är oftast mindre kollisioner men som får stora konsekvenser för framkomligheten.

Påkörning oskyddad trafikant



Definition: Med oskyddade trafikanterna avses fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister.

Påkörning oskyddad trafikant

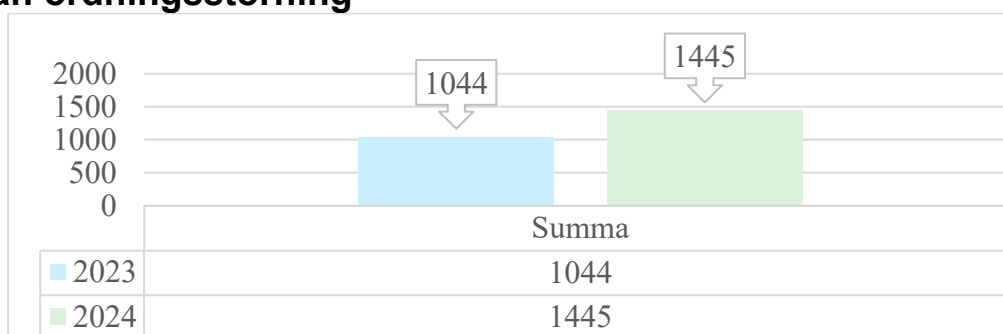
Kategorien har under flera år visat på samma antal händelser, där cyklister/el-sparkcyklar och gående är de som är inblandade. Det mest utsatta området är centrala Göteborg, och där i många fall kopplat till arbetsplatsområden där det sker omläggning av trafik. Där det är viktigt att inför ett arbete och omläggning av trafik säkerställa och lyfta det till väghållaren de eventuella brister i gångvägar/cykelbanor i anslutning till kollektivtrafikstråken.

Anmärkning:

Västtrafik ser en förflyttning av händelser mellan de olika kategorierna inom säkerhet, och kan konstatera en generell minskning av antalet händelser. Detta är till stor del beroende på att trafikföretagen rapporterat in tillbud på berörda kategorier, som inte ska redovisas tillsammans med faktiska olyckor.

Trygghet

Annan ordningsstörning

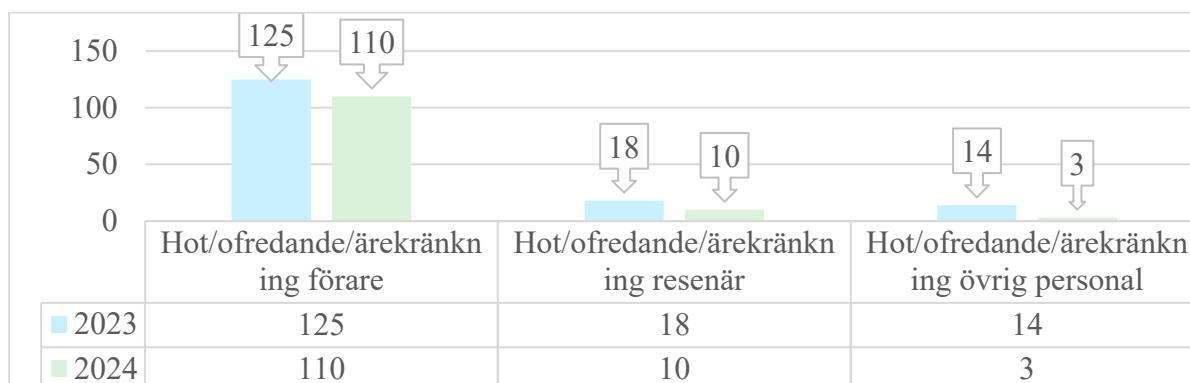


Definition: Inkl. bråk/gängbildning, oljud/gap/skrik, tiggare/musikant, missbrukare/sovande/berusad, förorening, upplopp

Annan ordningsstörning

En kategori som är viktig för den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken, här syns en ökning av händelser under 2024. Den största ökningen står alkohol/drogpåverkade för, som avvisas från fordon/platsen på grund av bråk eller störande beteende.

Hot/ofredande/ärekränkning förare, övrig personal samt resenär



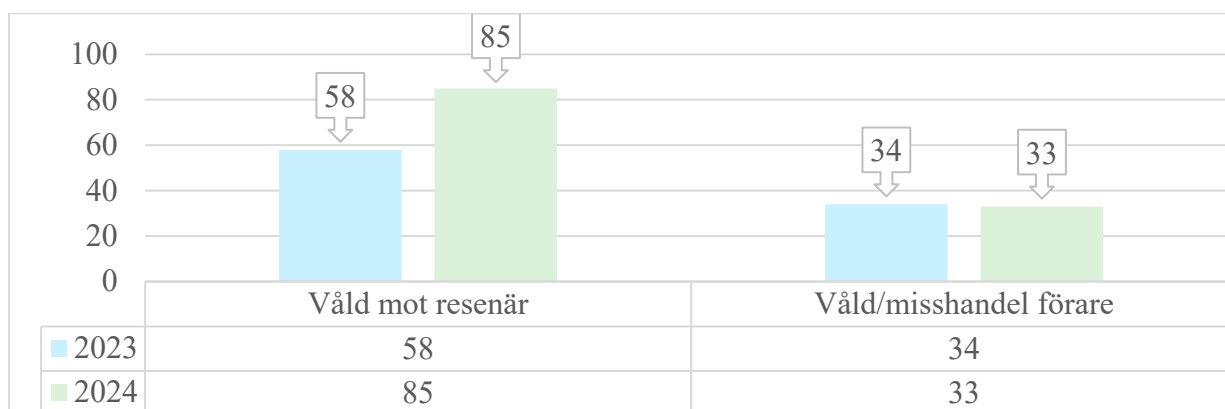
Definition:

Hot: "Om någon lyfter vapen mot annan eller eljest hotar med brottslig gärning på sätt som är ägnat att hos den hotade framkalla allvarlig fruktan för egen eller annans säkerhet till person eller egendom, döms för olaga hot till böter eller fängelse i högst ett år."

Ofredande: "Den som handgripligen antastar eller medelst skottlossning, stenkastning, oljud eller annat hänsynslöst beteende eljest ofredar annan, gör sig skyldig till ofredande och kan dömas till böter eller fängelse i högst ett år."

Ärekränkning: "Den som utpekar någon såsom brottslig eller klandervärd i sitt levnadssätt eller eljest lämnar uppgift som är ägnad att utsätta denne för andras missaktning, dömes för förtal till böter eller att någon smädar annan genom kränkande tillmäle eller beskyllning eller genom annat skymfligt beteende mot honom, om handlingen inte uppfyller villkoren för förtal eller grovt förtal."

Våld/misshandel förare, övrig personal och resenär



Definition:

Våld: Våld är i juridisk mening vanligen varje användning av mekanisk kraft mot person eller sak, som antingen innefattar misshandel av personen, respektive skadegörelse. Brottsbalk 1962:700, BRÅ:0303-031

Anmärkning:

Under 2024 ses en ökning i kategorin (annan ordningsstörning), dels beror detta på en förflyttning av händelser till rätt kategori vid inrapporteringen. Samma gäller ökningen i kategorin (våld mot resenär), som tidigare registrerades in på (annan ordningsstörning). Idag kan det inte dras några slutsatser utifrån statistiken utan bara konstatera att kvalitetssäkringsarbetet ger oss förutsättningar att framåt kunna analysera data.

Uppföljning 2024

Säkerställ att rätt statistik finns tillgänglig över trafikhändelser

Under 2024 har arbetet fortsatt med att ansluta trafikföretagens system för automatisk överföring av trafikhändelser. Arbetet har tagit mer tid än planerat då flera bolag parallellt har uppdaterat och förändrat sina system. Vid utgången av 2024 kvarstår ett större trafikföretag att slutföra. Under arbetets gång har kvalitetsutmaningar identifierat kring att definitioner, kategorier och beskrivningar inte varit enhetliga och kända hela vägen ut till inrapporterande personal. Vid anslutning av ett trafikföretag har mappning mellan kategorier gjorts och dialog har förts om kompetenshöjande åtgärder för personal.

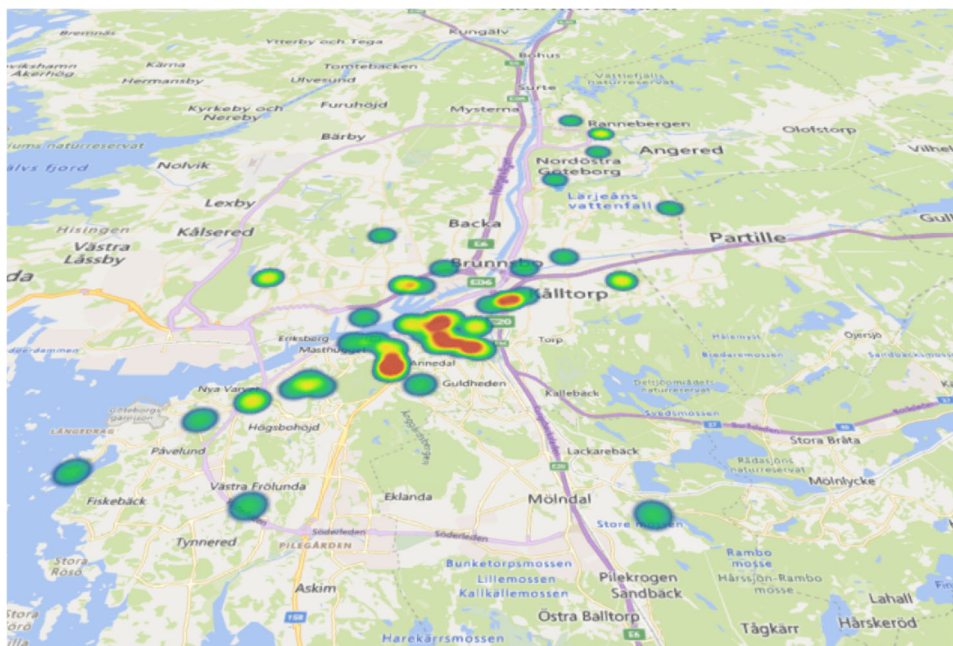
Säkerställ rapportering, uppföljning och utvärdering avseende trafikhändelser

Under 2024 har fokus varit på att säkerställa indata samt att planera för löpande rapportering med en högre frekvens än en gång per år och till fler intressenter. Arbetsgrupp är planerad att starta under Q2 2025 för att överföra databearbetning till vår BI-plattform.

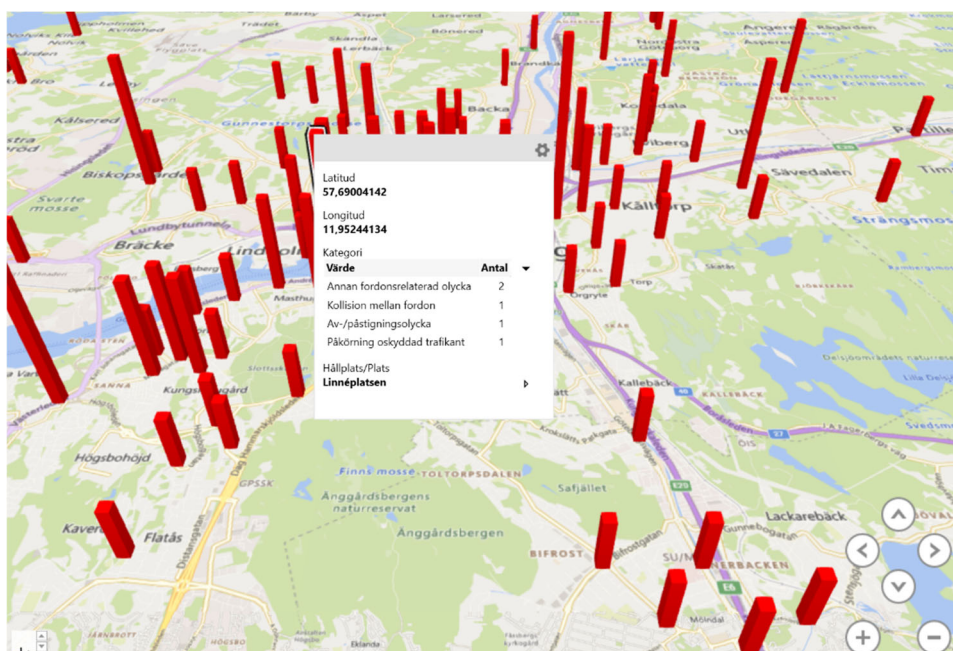
Målsättning 2024 - 2025

Västtrafik ser behovet av att visualisera data på ett överskådligt sätt, som ger en lättare bild för mottagare för vad eventuella insatser bör prioriteras. Det kan vara ur ett trygghets eller säkerhetsperspektiv, där behovet finns att dela data med olika intressenter och aktörer. Som exempel ur ett trafiksäkerhetsperspektiv till berörd kommun, där insamlade data från trafikföretagen kan redovisa de platser där risker finns och där det behövs åtgärder.

Exempel på visuell data 2022 – 2024



Heatmap Persons-kador inom samtliga kategorier och trafikslag.



Geografiska punkter, Personskador inom samtliga kategorier och trafikslag.

Under 2024 och 2025 är intentionerna att integrera fler datakällor som ger möjligheter till en mer komplett grunddata. Kundsynpunkter är en sådan källa där behovet finns att kategorisera och anpassa för att även fånga resenärs händelser. Även annan relationsdata som personkilometer, beläggning och fordonsrörelse är data som är viktigt att lägga till i kommande analyser.

Under slutet av 2024 antogs nya riktlinjer för resan samt att ny handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor är under framtagande där flera av de områden som redovisas i denna rapport ska omhändertas ges mål och måttetal. För att uppföljningen av dessa mål ska bli korrekt krävs att data informationssäkras utifrån behoven av uppföljning, på ett sådant sätt att effektiviteten av åtgärderna kan verifieras.