

Trafiksäkerheten i Sverige

Statistik och analys över järnväg, luftfart, sjöfart och väg för 2015



© Transportstyrelsen

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSG 2016-1
Månad År	Januari 2016

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

”Trafiksäkerheten i Sverige” är Transportstyrelsens trafikslagsövergripande rapport och analys över trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige. Rapporten vill ge en övergripande bild för alla trafikslag och en mer detaljerad statistik för enskilda trafikslag.

Transportstyrelsen har som uppdrag att bland annat föra statistik över olyckor och tillbud inom alla trafikslag samt övervaka marknaden inom en rad områden. Transportstyrelsen lämnar trafiksäkerhetsrapporter tre gånger om året. Den första kommer ut i januari och är en årsrapport över trafiksäkerhetsläget för föregående år. De två andra rapporterna behandlar olika teman. Den ena rapporten kommer ut under våren/sommaren, den andra under hösten. Temat ändras för varje gång. Den rapport du nu läser utgör årsrapporten och ger en övergripande bild över trafiksäkerheten i Sverige under 2015.

Norrköping, 12 januari 2016

Maria Ågren
Generaldirektör

Innehåll

1	INLEDNING	7
2	UTVECKLINGEN UNDER 2015.....	7
3	JÄRNVÄG.....	8
3.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	9
3.2	Säkerhetsarbete järnväg.....	11
4	LUFTFART	13
4.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	13
4.2	Säkerhetsarbete luftfart	15
5	SJÖFART	15
5.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	15
5.2	Säkerhetsarbete sjöfart.....	16
6	VÄG.....	18
6.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	18
6.2	Säkerhetsarbete vägtrafik.....	20

1 Inledning

Transportstyrelsens trafiksäkerhetsarbete baseras främst på regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn men även på samarbete med andra aktörer i frågor som rör trafiksäkerhet. Statistiken som redovisas i den här rapporten bygger på inrapportering från verksamhetsutövare, polis och sjukhus. Statistiken för 2015 är preliminär och i något fall skattad. Sveriges officiella skadestatistik kommer att presenteras av Trafikanalys, som är den myndighet som ansvarar för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer.

På grund av skillnader i definitioner av skadestatistiken blir inte jämförelser mellan trafikslagen helt rättvisande. Främst är det begreppet allvarligt skadad¹ som skiljer sig åt.

För mer information om den redovisade statistiken kontakta:

Järnväg: Eva Linmalm 010-495 55 05

Luftfart: Anders Johansson 010-495 31 27

Sjöfart: Mikael Hellgren 010-495 40 35,

Jonas Ekblad 010-495 32 94

Väg: Khabat Amin 010-495 56 66

2 Utvecklingen under 2015

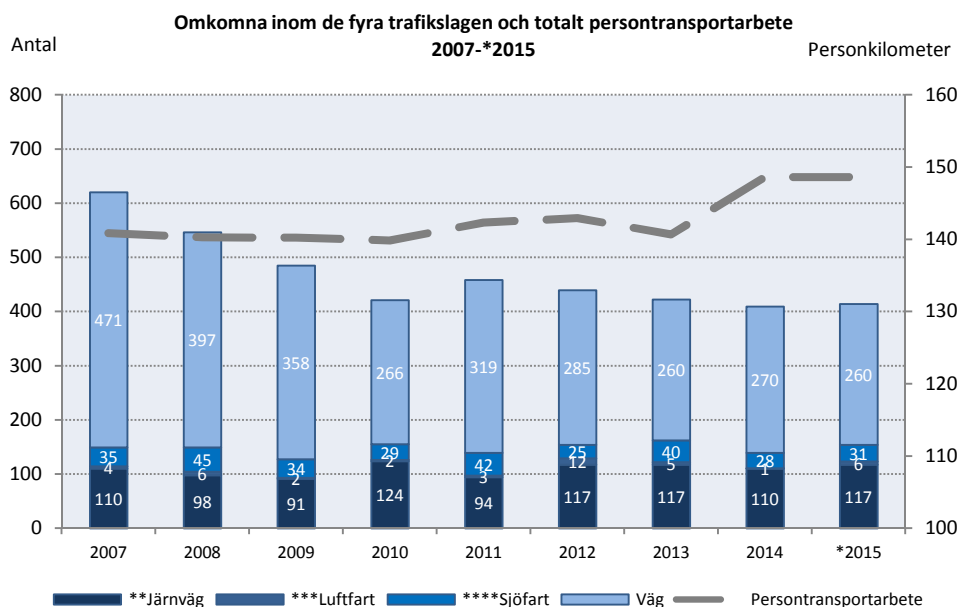
Transportsektorns utveckling är tydligt kopplad till den ekonomiska utvecklingen i Sverige och internationellt. Den globala konjunkturåterhämtningen går fortsatt trögt. I USA har konjunkturåterhämtningen dock kommit en bra bit på väg medan den inte har kommit lika långt i euroområdet. Svensk ekonomi utvecklas starkt och den utdragna lågkonjunkturen efter finanskrisen är på väg att övergå i en högkonjunktur.²

Figur 1 nedan visar utvecklingen av antal omkomna inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg 2007–2015 samt utvecklingen av persontransportarbetet mätt i antal personkilometer. Utvecklingen av persontransportarbetet har ökat något under perioden medan det totala antalet omkomna inom de fyra trafikslagen har minskat. Antal omkomna inom järnvägstrafiken, vilket inkluderar tunnelbana och spårväg, var 117 under 2015 och 110 under 2014. Inom luftfarten omkom sex personer under 2015 och en person året före.

¹ För vägtrafik baseras definitionen på risk för medicinsk invaliditet medan övriga trafikslag använder EUs definition "minst 24 timmars sjukhusvistelse".

² Konjunkturinstitutet. Konjunkturläget december 2015.

För sjöfarten var motsvarande 31 respektive 28 och för vägtrafiken 260 respektive 270. Inom både sjö- och luftfarten sker de flesta dödsolyckorna inom fritidsverksamheten. Därför särredovisas uppgifterna för trafikflyg³ och allmänflyg⁴ respektive yrkessjöfart⁵ och fritidsbåtstliv i kommande avsnitt för luftfart respektive sjöfart.



Figur 1. Antal omkomna inom de fyra trafikslagen (*preliminära värden för 2015) samt utvecklingen av persontransportarbetet 2007-2015 (*skattat värde för persontransportarbetet 2015). ** Järnväg inkluderar även spårväg och tunnelbana. *** Luftfart inkluderar allmänflyg och trafikflyg. **** Sjöfart inkluderar yrkessjöfart och fritidsbåtstliv. Källa: Trafikanalys och Transportstyrelsen.

3 Järnväg

Avsnittet om järnväg innehåller statistik över antal omkomna och allvarligt skadade inom järnväg, tunnelbana och spårväg. Den officiella olycksstatistiken skiljer mellan olycks- och självmordshändelser. I denna rapport ingår alla som enligt preliminära bedömningar har omkommit eller blivit allvarligt skadade inom spårbunden verksamhet.

³ Trafikflyg utgörs av linjefart, chartertrafik, taxiflyg och bruksflyg.

⁴ Allmänflyg utgörs av verksamhet med luftfartyg som varken är bruksflyg eller kommersiell flygtransport.

⁵ Svensk handelsjöfart.

3.1 Omkomna och allvarligt skadade

Under 2015 omkom 102 personer i järnvägsdriften. Det är ungefär lika många som 2014 (103)⁶ och färre än 2013 då 111 personer omkom, se figur 2.

Det är farligt att vistas i spårområdet. Det är ett påstående som bekräftas av att majoriteten av de som avlider gör det när de tillåtet eller otillåtet har vistats i spårområdet. Under 2015 var det 93 personer som omkom när de otillåtet vistades i spåret. Det är ungefär lika många som 2014 (92). Under 2013 var det 103 personer.

En annan personkategori som följs upp i statistiken är trafikanter som korsar spåret på en iordningställd plankorsning. Under 2015 var det 6 plankorsningstrafikanter som omkom, vilket är färre än både 2014 (9) och 2013 (8).

Anställda som vistas i spåret eller som arbetar ombord på tåget riskerar också att råka ut för allvarliga olyckor. Under 2015 var det en anställd som omkom, vilket är samma som 2014. Under 2013 omkom ingen anställd.

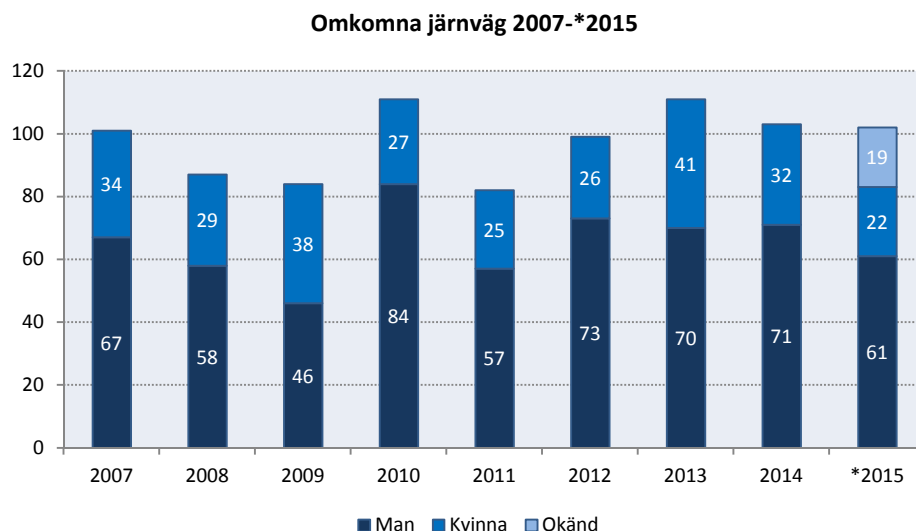
Ingen passagerare har omkommit de senaste fem åren (2011-2015).

Det var 2 personer som omkom i samband med att de ramlade ner i spåret från en plattform samtidigt som tåget kom.

Av de som omkommit i järnvägsdriften brukar i genomsnitt cirka 65 procent klassificeras som självmord, vilket innebär att ovanstående uppgifter kan komma att ändras i den fastställda statistiken när händelserna har klassificerats som olycks- eller självmordshändelser.

Sammanfattningsvis var 2015 ett genomsnittligt år baserat på antal omkomna i järnvägsdriften. Under perioden 2007-2015 omkom i genomsnitt 98 personer per år, att jämföra med 102 personer 2015.

⁶ Siffran inom parentes avser antal omkomna 2014.



Figur 2: Antal omkomna inom järnväg 2007-2015.*preliminära värden för 2015. Källa: Trafikanalys och Transportstyrelsen.

Figur 2 visar förutom antal omkomna även könsfördelningen. I genomsnitt är cirka 65 procent av de som omkommit män. Det troliga är att 2015 års uppgifter följer samma trend, även om det fortfarande är ett flertal som benämns *okänd* i figur 2 eftersom uppgift om kön ännu inte har bekräftats.

Allvarligt skadade

Det var 15 personer som blev allvarligt skadade under 2015, vilket är lika många som 2014 och färre än 2013 då 19 personer skadades allvarligt.

De som skadades befann sig i spårområdet. Antingen var de där otillåtet (13)⁷, som anställd (1) eller ramlade från en plattform (1).

Ingen passagerare skadades allvarligt varken 2015 eller 2014. 2013 blev en passagerare allvarligt skadad.

Ingen plankorsningstrafikant skadades allvarligt under 2015, vilket kan jämföras med 2014 (4) och 2013 (9).

Under perioden 2007-2015 var det i genomsnitt 19 personer per år som skadades allvarligt i järnvägsdriften. 2015 var något bättre än genomsnittet i detta hänseende.

Sammanfattningsvis är det anmärkningsvärt att ingen plankorsningstrafikant har blivit allvarligt skadad under året, det är första gången sedan 2005, som är det år då denna personkategori började följas upp i olycksstatistiken.

⁷ Siffror inom parenteser avser antal personer.

Likaså är det ovanligt att ingen passagerare blivit allvarligt skadad. Första gången som detta hände under 2000-talet var 2014.

Tunnelbana

Det var 15 personer som omkom i tunnelbanedriften under 2015. Det är mer än en fördubbling jämfört med både 2014 (6) och 2013(6). Under perioden 2007-2015 omkom i genomsnitt 9 personer per år. I samtliga fall är det personolyckor där personer otillåtet befinner sig i spåret eller personer som ramlar från en plattform och blir påkörda av ett tunnelbanetåg. Ungefär 70 procent av alla personolyckor klassificeras senare som självmord och drygt 70 procent av de omkomna är män.

Under 2015 var det 4 personer som blev allvarligt skadade i tunnelbanan, vilket kan jämföras med 2014 (2) och 2013(5). Under perioden 2007-2015 var det i genomsnitt 5 personer per år som blev allvarligt skadade. Trenden är relativt oförändrad jämfört med genomsnittet.

Spårväg

Ingen person omkom i spårvägsdriften under 2015, vilket är färre än 2014(1) och lika som 2013 (0). I genomsnitt är det nästan 2 personer per år som avlider i spårvägsdriften, baserat på uppgifter för perioden 2007-2015. I genomsnitt är ungefär hälften män.

Det är betydligt fler som blir allvarligt skadade i spårvägsdriften än som omkommer. 2015 blev 8 personer allvarligt skadade, jämfört med 2014 (10) och 2013 (5). Trenden för allvarligt skadade inom spårvägen är att de blir färre. I genomsnitt var det 12 personer som skadades allvarligt under perioden 2007-2015.

3.2 Säkerhetsarbete järnväg

Nya och förändrade regler

Transportstyrelsen har under 2015 medverkat i nationell och internationell regelutveckling. I den internationella regelutvecklingen har Transportstyrelsen medverkat i revidering av lokförardirektivet och även i omarbetning av de EU-förordningar som styr hur myndigheten ska granska säkerhetsstyrningssystem hos järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

I den nationella regelutvecklingen märks flera nya föreskrifter⁸; en omarbetad föreskrift för säkerhetsstyrningssystem som är gemensam för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag⁹, en omarbetad föreskrift om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet¹⁰, en ny föreskrift gällande säkerhetsstyrningssystem för det nya nationella trafikeringsstillståndet för

⁸ Nämnade föreskrifter finns på Transportstyrelsens hemsida; www.transportstyrelsen.se

⁹ TSFS 2015:34

¹⁰ TSFS 2015:35

järnvägsföretag¹¹ och en omarbetning av föreskriften om förarutbildning m.m.¹²

Metodutveckling av tillsynsarbetet

Inom säkerhetstillsynen har det under 2015 varit stort fokus på metodutveckling. I detta sammanhang har Transportstyrelsen arbetat med utveckling av en ny metod för att se om det går att effektivisera verksamheten, underlätta för tillståndshavarna samt öka förståelsen av kvalitén i säkerhetsarbetet. Arbetet har bland annat lett till att en ny metod för förnyelser av tillstånd tagits fram. Metoden har testats på en av de större tillståndshavarna som är både järnvägsföretagare och infrastrukturförvaltare. Testen är nu under utvärdering. Utvecklingsarbetet kommer att fortsätta under 2016.

Under hösten har Transportstyrelsen planerat för att pröva tillsyn av säkerhetskulturen på Trafikverket. Tillsynen görs med stöd av Transportstyrelsens kompetenscentrum för HF/MTO¹³ som tidigare har genomfört en sådan tillsyn mot Luftfartsverket. Större delen av genomförandet sker under våren 2016. Slutrapport väntas i november 2016.

Exempel på genomförda tillsyner och deras resultat

Två järnvägsföretag som reviderades under 2014 och då uppvisade många brister i sin säkerhetsstyrning, har följts upp under 2015. I det ena fallet hade en positiv utveckling skett. I det andra ärendet kvarstod till stora delar de tidigare påpekade bristerna och utlovade åtgärder hade i många fall inte påbörjats, vilket ledde till att Transportstyrelsen återkallade företagets tillstånd. Arbetssättet att mer intensivt bevaka företag med många konstaterade brister, genom företagsmöten och uppföljande revisioner, har visat sig ge resultat.

Transportstyrelsen har fått indikationer på att säkerhetsstyrningen vid nybyggnation och förändringsarbeten har brister. Det har lett till att tillsyner av några av de större infrastrukturförvaltarna startades. Tillsynerna visade att det fanns brister i säkerhetsstyrningen, vilket ledde till att förelägganden meddelades. Företagen arbetar nu med att åtgärda bristerna och Transportstyrelsen kommer att följa upp resultatet under 2016.

Tillståndshavarnas skyldighet att säkerställa kompetens och behörighet hos anlitade entreprenörer har visat sig ha brister. Det har lett till ett antal tillsyner inom området samt diskussioner med ledningen hos tillståndshavarna. Det framkom vid tillsynerna att man inte har kontroll över kompetens och behörigheter hos entreprenörerna. Det har varit svårt för

¹¹ TSFS 2015:33

¹² TSFS 2015:28

¹³ Human Factor (HF) och Människa, Teknik, Organisation (MTO).

tillståndshavarna att genomföra adekvata rutiner som åtgärdat denna brist. De åtgärder, såsom införande av krav på ID-handling, som tillståndshavarna infört har inte bedömts vara tillräckliga. Transportstyrelsen kommer att driva frågan vidare under 2016.

Under 2013-2014 skedde ett antal urspårningar och andra incidenter i spårområdet där det fanns indikationer på att trafikledningen inte agerade rätt. Transportstyrelsen genomförde bland annat ett antal tillsyner mot trafikledningen. Tillsynerna visade på brister i dokumentation samt hur man följde bestämmelserna. Föreläggande meddelades och en uppföljande tillsyn gjordes under 2015. Den tillsynen visade att man åtgärdat bristerna på ett bra sätt.

Tillsyn mot tunnelbana och spårväg

Transportstyrelsen har även uppmärksammat att det kan finnas brister i fordonsunderhållet inom spårväg och tunnelbanan. Det har medfört att några tillsyner gjorts under året inom området. Tillsynerna visar att det främst är rutiner och dokumentation som brister. I något fall har även IT-systemen visat brister. Föreläggande har meddelats i några fall. Uppföljning kommer att ske 2016.

4 Luftfart

4.1 Omkomna och allvarligt skadade

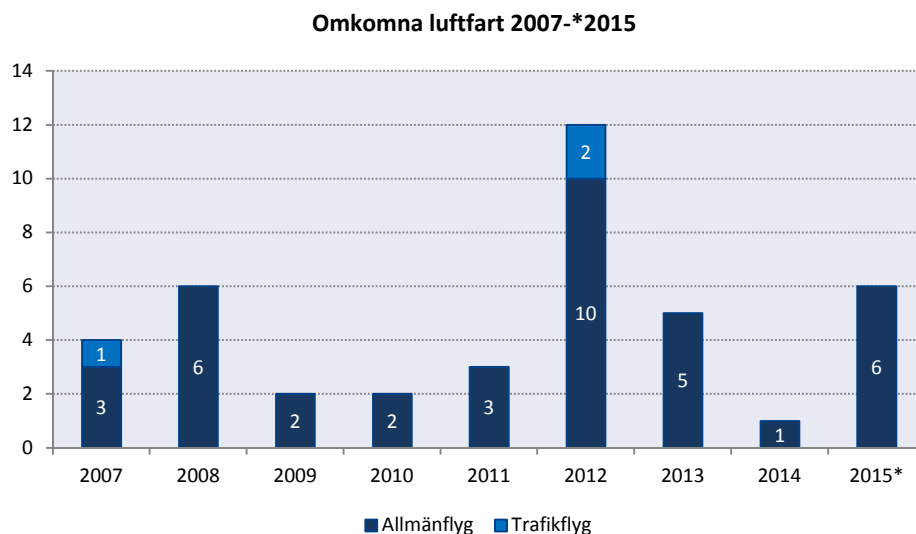
Under 2015 har 6 personer omkommit med ett svenskregistrerat luftfartyg. Det är den högsta siffran sedan 2012. Alla dessa skedde inom kategorin allmänflyg, dvs. den del av luftfarten som inte är av kommersiell- eller bruksflygskaraktär. Inom linjefart och chartertrafik har ingen omkommit eller skadats allvarligt med ett svenskregistrerat luftfartyg på mer än 10 år medan 3 personer omkommit inom det s.k. bruksflyget¹⁴ sedan 2007. Den absoluta majoriteten av luftfartsolyckorna inom den svenska luftfarten sker alltså inom allmänflygsområdet där speciellt kategorierna skärmflyg¹⁵, hängflyg¹⁶, ultralätt¹⁷ och privatflyg är överrepresenterade vid olyckorna. Majoriteten av de som omkommit eller skadats allvarligt under den redovisade perioden är män. Figur 3 nedan.

¹⁴ Bruksflyg är verksamhet med luftfartyg där luftfartyget används för särskilda uppgifter som t.ex. jordbruksflyg, fotoflyg, övervakningsflyg, patrulltjänst, flygräddningstjänst, mättningsflyg, inspektionsflyg, bogserflyg, målgångs- och reklamflyg.

¹⁵ Skärmflyg är en flygsport som fotstartas och där piloten sitter fastspänd i en sele under ett tygsegl.

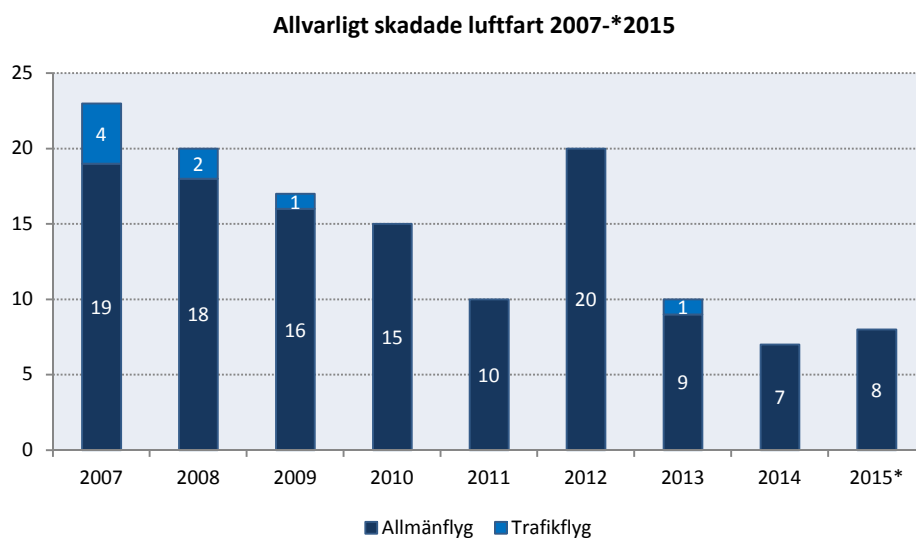
¹⁶ Hängflyg (kallas även drakflyg) innebär att du hänger fritt i en sele under vingen och styr genom att flytta den egna kroppsvikten.

¹⁷ Ultralätta flygplan (sk. UL-flygplan) är byggda av lätta material och får väga maximalt 450 kg inkl besättning och bränsle.



Figur 3 Antal omkomna inom luftfart 2007-2015 (* preliminärt värde för 2015), trafikflyg och allmänflyg (svenskregistrerade luftfartyg).

Under 2015 har åtta personer skadats allvarligt med svenskregistrerade luftfartyg. Fem av dessa skadades vid skärmflygning och tre vid hängflygning. Under 2014 skadades sju personer allvarligt och även då skedde majoriteten av skadorna i samband med skärmflygning och hängflygning, se figur 4 nedan.



Figur 4 Antal allvarligt skadade inom luftfart 2007-2015 (* preliminärt värde för 2015), trafikflyg och allmänflyg (svenskregistrerade luftfartyg)

4.2 Säkerhetsarbete luftfart

Transportstyrelsens flygsäkerhetsarbete och analysarbete utgår bl.a. från de områden som bevakas genom vissa nyckeltal. Nyckeltalen följs upp och utvärderats tertiälvvis och baseras på de ca drygt 8 000 årliga luftfartsrelaterade händelser¹⁸ som rapporteras till Transportstyrelsen. Under 2015 har några kategorier av händelser bevakats mer ingående, såsom intrång på bana, luftrumsintrång, avåkning av bana, laserhändelser, haverier och allvarliga tillbud. Därutöver har även verksamhetsutövarnas kvalitetssystem, ledningsfunktion och säkerhetskultur bevakats. En fördjupad analys av avåkning på bana har gjorts och analysen har mynnat ut i ett antal rekommendationer. Arbetet med att ta hand om rekommendationerna från analysen av intrång på bana har fortlöpt under 2015.

Allmänflygsäkerhetsrådet¹⁹ har främst arbetat med implementeringen av den nya händelserapporteringsförordningen (EU) 376/2014, fördjupade analyser av händelsetyper inom allmänflygskategorin (ex. luftrumsintrång och haverier) och informationsinsatser angående nya EU-föreskrifter på det flygoperativa området. Ett arbete pågår med att ta fram förslag till nya flygsäkerhetsmål för allmänflyget och det är tänkt att dessa ska sträcka sig fram till 2020. Den Nationella flygsäkerhets- och analysgruppen har haft två möten. Även på dessa har (EU) 376/2014 avhandlats men också andra aktuella frågor (ex. Runway Incursion Prevention Programme²⁰, RPAS²¹ och Social Dumpning²²). Syftet med gruppen är att på ett systematiskt och strukturerat sätt involvera luftfartsmarknadens externa aktörer i Transportstyrelsens flygsäkerhets- och analysarbete. Utöver dessa åtgärder har ett nordiskt flygsäkerhetsmöte hållits där man bl.a. diskuterade erfarenheter av händelserapportering (även (EU) 376/2014), statistik, analys och åtgärder inom säkerhetsområdet.

5 Sjöfart

5.1 Omkomna och allvarligt skadade

Under 2015 omkom ingen inom svensk yrkessjöfart. Däremot omkom 4 besättningsmän i samband med en brand ombord på ett utländskt fartyg förtöjt i svensk hamn i september 2015. Preliminärt var antal skadade inom

¹⁸ Varje säkerhetsrelaterad händelse som utgör en fara för eller kan utgöra en fara för ett luftfartyg, för personer som befinner sig i ett luftfartyg eller för andra personer och som särskilt inbegriper olyckor eller allvarliga tillbud (Artikel 2 punkt 6 Europaparlamentets och rådets förordning nr 376/2014).

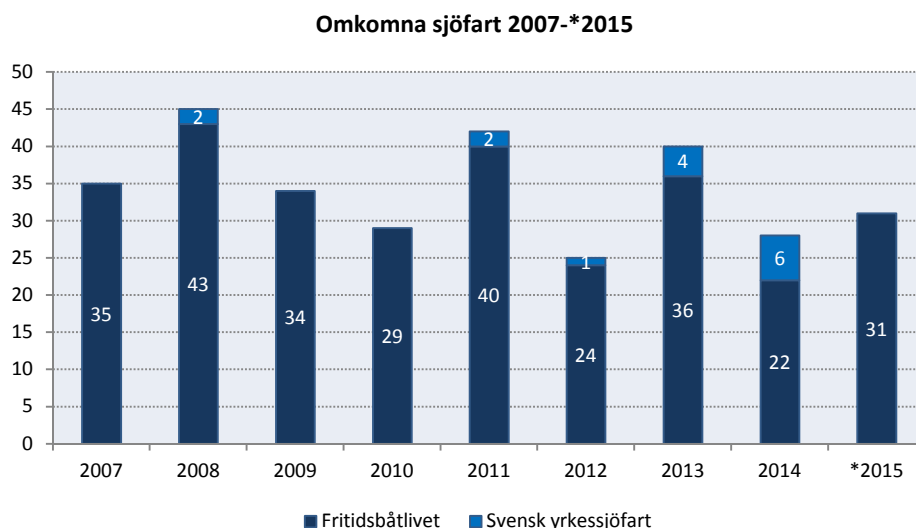
¹⁹ En ny samarbetsform som Transportstyrelsen har tillsammans med allmänflygets intresseorganisationer.

²⁰ Program för att förhindra olovligt intrång på bana.

²¹ Obemannade luftfartyg (Eng: Remotely Piloted Aircraft System).

²² Social Dumpning är ett begrepp som förklarar utnyttjandet av skillnader i olika länders nivå på löner och sociala förmåner för att sänka sina kostnader och skaffa konkurrensfördelar på marknaden.

svensk yrkessjöfart under året 34 stycken, varav hälften är skador som uppkommit i s.k. personolyckor (arbetsmiljöolyckor). Sjöolyckor är olyckor som uppkommer i samband med fartygets drift, exempelvis en grundstötning. En personolycka är inte relaterad till fartygets drift och kan exempelvis uppkomma då en i besättning halkar och skadar sig.



Figur 5. Antalet omkomna inom sjöfart 2007-2015 för svensk handelssjöfart (yrkessjöfart) och inom fritidsbåtlivet (* preliminärt värde för 2015).

Inom fritidsbåtssektorn omkom under 2015 preliminärt 31 personer vid 24 olyckstillfällen. Samtliga omkomna är män eller pojkar.

2 personer omkom av kolmonoxidförgiftning då en värmare läckt avgaser, övriga personer har med största sannolikhet drunknat (med reservation för att samtliga obduktionsprotokoll ännu inte är fastställda). Ingen har förolyckats i samband med kollisioner med andra båtar eller andra föremål. Kanotolyckorna har varit fler än vanligt, 6 omkomna mot normala 1-2. Det har dessutom inträffat flera allvarliga incidenter med kanoter.

Inom fritidsbåtlivet finns ingen komplett sammanställning av antalet skadade personer men ett rapporteringssystem är under uppbyggnad.

5.2 Säkerhetsarbete sjöfart

Yrkessjöfart

Som en del av den riskbaserade styrningen av myndighetens sjösäkerhetsarbete har ett internt analysforum sjö upprättats på Transportstyrelsen. En av forumets viktigaste uppgifter är att sammanställa och analysera information från olycks- och tillbudsrapportering samt

tillsynsresultat för att kunna lämna rekommendationer och förslag till arbetet med regler, tillstånd och tillsyn.

Arbetet med att öka rapporteringen av tillbud inom yrkessjöfarten fortsätter. Tillbudsrapportering är en viktig förutsättning för det proaktiva säkerhetsarbetet och ett väsentligt underlag för Transportstyrelsens analysarbete och riskbaserade tillsyn.

En avgörande skillnad mellan luftfartens och sjöfartens rapportering är att det inom luftfarten är obligatoriskt för i princip alla inblandade parter att rapportera, t.ex. markorganisationer på en flygplats, flygtrafikledare, tekniker och tillverkare etc. Inom sjöfartsområdet är det endast befälhavaren som har en skyldighet att rapportera. Av de rapporter som inkommer inom luftfartsområdet är så många som 80 – 90 % av alla rapporter från andra personalkategorier än befälhavaren på ett luftfartyg. En utökning av rapporteringsskyldigheten till andra personalkategorier inom sjöfartsområdet bedöms därmed kunna medföra att fler rapporter inkommer. I slutbetänkandet *Nya bestämmelser om säkerhetsutredning av olyckor* (SOU 2014:82), föreslås lotsar och hamninnehavare att omfattas av rapporteringskrav.

Fritidsbåtssektorn

Med anledning av det ovanligt höga antalet omkomna bland kanotister tog Transportstyrelsen vid slutet av sommaren 2015 kontakt med Kanotförbundet. De har bl.a. gått ut med information till kanotuthyrare om nyttan med vattenskyddade mobiler. Kanotförbundet har dessutom inhandlat in vattenskyddande mobilfodral som deras anslutna kanotcentraler kan låna ut, hyra ut eller sälja till dem som hyr kanoter.

Transportstyrelsen och Kanotförbundet har omarbetat och utökat en informationsbroschyr som beräknas tryckas under januari 2016. Kanotförbundet är nu nya medlemmar i Sjösäkerhetsrådet och fler säkerhetshöjande åtgärder planeras av förbundet, bland annat olika utbildningsinsatser.

Transportstyrelsen har sedan 2012 framhållit att fungerande mobiltelefoner årligen räddar många liv i fritidsbåtssammanhang. Under 2015 har det kommit till vår kännedom att minst 8 personer har kunnat räddas till livet sedan de hamnat i sjön men haft vattenskyddade mobiltelefoner som gjort det möjligt att kalla på hjälp. Förmodligen har många fler blivit hjälpta men de har kunnat ringa anhöriga eller vänner utan att det kommit till allmän kännedom.

Transportstyrelsen har en särskild sjösäkerhetssamordnare som också är sekreterare i Sjösäkerhetsrådet. Eftersom ungefär 10 procent av de omkomna (6 personer under 2015) och det stora flertalet av de skadade, råkat illa ut i hamn, har koncentrationen på arbetet under 2014-2015 riktats in på problematiken med hamnsäkerhet. Betydelsen av vattentäta mobiltelefonfodral, flytvästanvändning och fungerande räddningsstegar har, liksom tidigare betonats i media, på båtmässor och i samband med föredrag. Därutöver har Transportstyrelsen bidragit till att media uppmärksammat båtsäkerhetsfrågor. Samarbetet med andra myndigheter och båtororganisationer i Sjösäkerhetsrådet har haft stor betydelse för detta.

6 Väg

6.1 Omkomna och allvarligt skadade

Under 2015 har preliminärt 260 personer omkommit i den svenska vägtrafiken jämfört med 270 personer 2014. Antalet omkomna i den svenska vägtrafiken har minskat stadigt under åren, detta samtidigt som transportarbetet har ökat. Som mest omkom 1 313 personer båda åren 1965 och 1966 och under dessa år var transportarbetet ungefär en tredjedel så stort som i dag.

Utvecklingen av antalet omkomna skiljer sig mellan olika trafikantkategorier. Medan antalet omkomna bilförare och bilpassagerare samt motorcyklister har ökat jämfört med 2014 så har antalet omkomna mopedister, cyklister och gående haft en bättre utveckling. Under 2015 har 160 bilförare och bilpassagerare omkommit i vägtrafiken vilket är högre än för 2014 då 137 bilister omkom, det var då den lägsta siffran i modern tid.

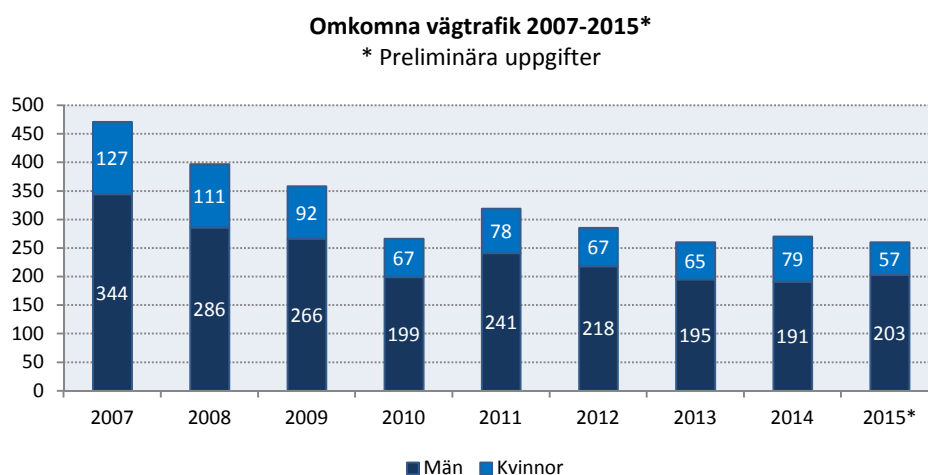
Antalet omkomna motorcyklister har ökat under 2015 och ligger nu på ungefär samma nivå som 2011 efter flera år där antalet omkomna motorcyklister stadigt minskat. Under 2015 omkom 45 personer på MC jämfört med 31 omkomna motorcyklister under 2014.

Antalet omkomna cyklister var 17 under 2015 vilket är nästan hälften så många som 2014 då 33 cyklister omkom i trafiken. Variationerna över åren är dock stora och 2013 omkom 15 cyklister. Slumpmässiga variationer förklarar en del av skillnaderna men vädret kan också påverka, en fin sommar gör att fler väljer cykel istället för bil. Av de omkomna cyklisterna var 13 personer 55 år eller äldre. 14 cyklister har omkommit i kollision med motorfordon och tre i singelolyckor.

Antalet omkomna fotgängare som har blivit påkörda av motorfordon i trafik är det lägsta på lång tid, det minskade från 56 år 2007 till 27 år 2015. Av de fotgängare som omkom 2015 var 12 personer 65 år eller äldre.

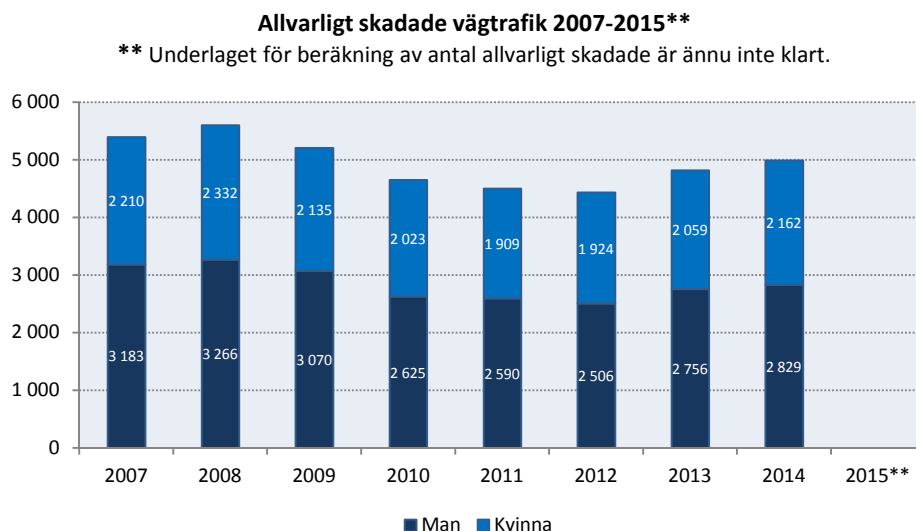
Under 2015 omkom 16 barn, 0–17 år, vilket innebär en minskning till hälften jämfört med 2007. Under 2015 omkom 203 män och 57 kvinnor vilket är en minskning sedan 2007 med 41 procent för männen och 55 procent för kvinnorna.

Totalt omkom 96 personer i singelolyckor och 58 personer i mötesolyckor under 2015. Av de som omkom i singelolyckor var 18 motorcyklister. Mötesolyckorna har minskat med 54 procent mellan 2007 och 2015.



Figur 6. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2007-2015* (2010-2014 exklusive självmord) Källa: STRADA.

Underlaget för beräkning av antal allvarligt skadade för år 2015 är ännu inte klart. Preliminärt ser vi dock en kraftig minskning av antal allvarligt skadade. Troligen beror minskningen till viss del på ändrade rapporteringsrutiner inom sjukvården men vi tror även att det speglar en faktisk utveckling.. Det är för tidigt att säga hur stor minskningen är eller hur den fördelar sig mellan kön eller trafikantkategorier.



Figur 7. Antal allvarligt skadade i vägtrafikolyckor 2007-2015** (skattat värde för 2014). Källa: STRADA

6.2 Säkerhetsarbete vägtrafik

Mycket av Transportstyrelsens arbete inom väg är kopplat till trafiksäkerhetsfrågor på ett eller annat sätt. Här följer några exempel på områden inom trafiksäkerhet som Transportstyrelsen arbetat med under 2015.

Nollvisionen

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet på väg utgår från Nollvisionen som innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Transportstyrelsen arbetar tillsammans med ett flertal andra aktörer gemensamt för att nå målet i samverkansarbetet ”*Tillsammans för Nollvisionen*”.²³

Riksdagen fastställde i maj 2009 ett etappmål för Nollvisionen och trafiksäkerhetsutvecklingen på väg: antalet omkomna bör halveras mellan 2007²⁴ och 2020 och antalet allvarligt skadade bör minska med 25 procent. Det innebär en att för år 2020 ska antalet omkomna uppgå till högst 220 att antalet skadade till högst 4 000. När Riksdagen fastställde etappmålet bestämdes också att en mer genomgripande avstämning av målstrukturen borde göras år 2012 och 2016.²⁵ Under 2015 har Trafikverket och Transportstyrelsen gemensamt inlett översynen av etappmålen, ett arbete

²³ <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/Tillsammans-for-Nollvisionen/>

²⁴ Utgångsläget för 2007, dvs 440 omkomna, är medelvärde av omkomna 2006-2008

²⁵ ”Mål för framtidens resor och transporter” (prop. 2008/09:93)

som kommer att mynna ut i en rapport som ska lämnas in till Näringsdepartementet i halvårsskiftet 2016.

Trafikmedicin

Vid VTI²⁶ pågår ett projekt med synfältssimulator för Transportstyrelsens räkning. Projektet handlar om att bedöma om en individ med synfältsbortfall kan kompensera för sin nedsättning tillräckligt bra för att kunna köra säkert. Uppdraget omfattar också fortsatt utveckling för att höja kvalitet och prestanda på det framtagna körscenariot för att minska problemen med simulatorsjuka samt utveckling och konsekvensutredning av enklare körsimulatorer för att minska kostnaden för individen.

Det har även skett en revidering av medicinföreskrifterna under 2015. Ändringarna gäller bl.a. obstruktivt sömnapné syndrom och narkolepsi. Det kommer exempelvis att införas en regel som innebär att narkolepsi utgör hinder för innehav av högre behörigheter.

Förarutbildning

Under 2015 har Transportstyrelsen tillsammans med utbildningsbranschen i en förstudie sett över innehållet i den obligatoriska riskutbildningen för B-körkort, i syfte att ytterligare förbättra innehållet i utbildningen. Ett exempel är att än mer lyfta fram det växande problemet med distraktion och uppmärksamhet vid körning.

Transportstyrelsen deltar också i en *Rådsgrupp för förarutbildningssystemet* som bland annat arbetar för att förbättra körkortsutbildningen för att få bättre utbildade förare vilket i sin tur ska bidra till ökad trafiksäkerhet. Med tanke på att risknivåerna är mycket högre för nya förare, är det viktigt med hög kvalitet på förarutbildningen.

Under 2015 har en förändring av körprovet för motorcykel genomförts i syfte att bidra till att mer tid under utbildningen används till övningar som är viktiga för trafiksäkerheten vilket i sin tur kan bidra till att minska risken för olyckor.

Transportstyrelsen har under året även genomfört en förstudie för att utveckla innehållet i utbildningen för förarbevis för moped klass II, terränghjuling och snöskoter. Syftet är att få fram förslag på ändringar som ska leda till bättre utbildade elever och därmed trafiksäkrare förare samt färre olyckor.

²⁶ Statens väg- och transportforskningsinstitut

Kontrollbesiktning

Under hösten 2015 har Transportstyrelsen lämnat en utredning till Näringsdepartementet om hur de nya direktiven om kontrollbesiktning respektive flygande inspektion lämpligast bör införlivas i Sverige.

För de flesta fordonsslag gäller att periodisk kontrollbesiktning ska ske med utgångspunkt från den tidpunkt då fordonet första gången togs i bruk eller när föregående besiktning utfördes. För vissa fordon är det den slutsiffra som fordonet har i registreringsnumret som styr vilken tid på året fordonet ska kontrollbesiktas. Vi föreslår att modellen med slutsifferstyrning slopas eftersom den är svår att anpassa till det nya direktivet och ger endast begränsade möjligheter till fordonets ägare att välja när fordonet ska besiktas.

Med hänsyn till den positiva olycksutvecklingen och en allt bättre fordonspark, i kombination med en omreglerad fordonsbesiktningmarknad, finns möjligheten att förenkla reglerna och i vissa fall förlänga besiktningintervallerna utan en negativ påverkan på trafiksäkerheten

Angående flygande inspektioner har Transportstyrelsen i utredningen föreslagit att krav på flygande inspektion på minst 5 procent av tunga yrkesfordon införs vilket skulle innebära fler kontroller på vägkanten jämfört med idag.

Transportstyrelsen föreslår även att s.k. A-traktorer ska omfattas av krav på periodisk kontrollbesiktning, något som helt saknas idag. Eftersom ingen besiktning sker idag, så har även myndigheterna dåligt med underlag för en bra statistik om A-traktorens beskaffenhet.