

TSG
2017-32

Trafiksäkerheten i Sverige

Statistik över järnväg, luftfart, sjöfart och väg för 2016

© Transportstyrelsen

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSG 2017-32
Månad År	Januari 2017

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

I Transportstyrelsens uppdrag ingår bland annat att föra statistik över olyckor och tillbud inom samtliga trafikslag. Transportstyrelsen lämnar trafiksäkerhetsrapporter för olika trafikslag vid olika tillfällen under året.

”Trafiksäkerheten i Sverige” är Transportstyrelsens trafikslagsövergripande rapport och analys över trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige. Rapporten baseras på preliminär statistik för föregående år och ger en övergripande bild för samtliga trafikslag och en mer detaljerad statistik för enskilda trafikslag.

Norrköping, 10 januari 2017

Maria Ågren
Generaldirektör

Innehåll

1	INLEDNING	7
2	JÄRNVÄG.....	8
2.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	8
2.1.1	Omkomna	8
2.1.2	Allvarligt skadade	10
2.1.3	Tunnelbana.....	10
2.1.4	Spårväg	10
2.2	Säkerhetsarbete järnväg.....	11
3	LUFTFART	12
3.1	Omkomna	12
3.2	Allvarligt skadade.....	12
3.3	Säkerhetsarbete Luftfart	13
4	SJÖFART	14
4.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	14
4.2	Säkerhetsarbete sjöfart.....	15
4.2.1	Yrkessjöfart.....	15
4.2.2	Fritidsbåtssektorn	16
5	VÄG.....	16
5.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	16
5.1.1	Färdsätt	16
5.1.2	Olyckstyp	17
5.1.3	Demografi	17
5.1.4	Allvarligt skadade	18
5.2	Säkerhetsarbete vägtrafik.....	18

1 Inledning

Transportstyrelsen bedriver trafiksäkerhetsarbete inom samtliga trafikslag i syfte att utveckla regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn i rätt riktning för att uppfylla nationella mål. Den här rapporten bygger på preliminär statistik för 2016 och är delvis skattad. Senare under våren kommer Sveriges officiella skadestatistik att presenteras av Trafikanalys, som är den myndighet som ansvarar för officiell statistik inom transporter och kommunikationer.

Denna rapport gör inte anspråk på att vara heltäckande utan ska ge en preliminär lägesbild av vilka förändringar som visat sig 2016 jämfört med tidigare år och några exempel på Transportstyrelsens åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

Skillnader i definitioner av skadestatistiken, främst begreppet allvarligt skadad¹, gör att det inte blir helt rättvisande med jämförelser mellan trafikslagen.

Utvecklingen av antal omkomna inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg 2007–2016 redovisas i figur 1 nedan. Antal omkomna inom järnvägstrafiken, vilket inkluderar tunnelbana och spårväg, var 89 under 2016 och 118 under 2015. Inom luftfarten omkom 3 personer under 2016 och 7 året innan. För sjöfarten var motsvarande 30 respektive 31 och för vägtrafiken 263 respektive 259. Samtliga dödsolyckor inom sjöfarten har skett i fritidsbåtsverksamhet. Uppgifterna för trafikflyg² och allmänflyg³ respektive yrkessjöfart⁴ och fritidsbåtsliv särredovisas därför i kommande avsnitt för luftfart respektive sjöfart.

För mer information om den redovisade statistiken kontakta:

Järnväg: Magnus Jonsson 010-495 59 91

Luftfart och sjöfart: Charlotte Billgren 010-495 36 21

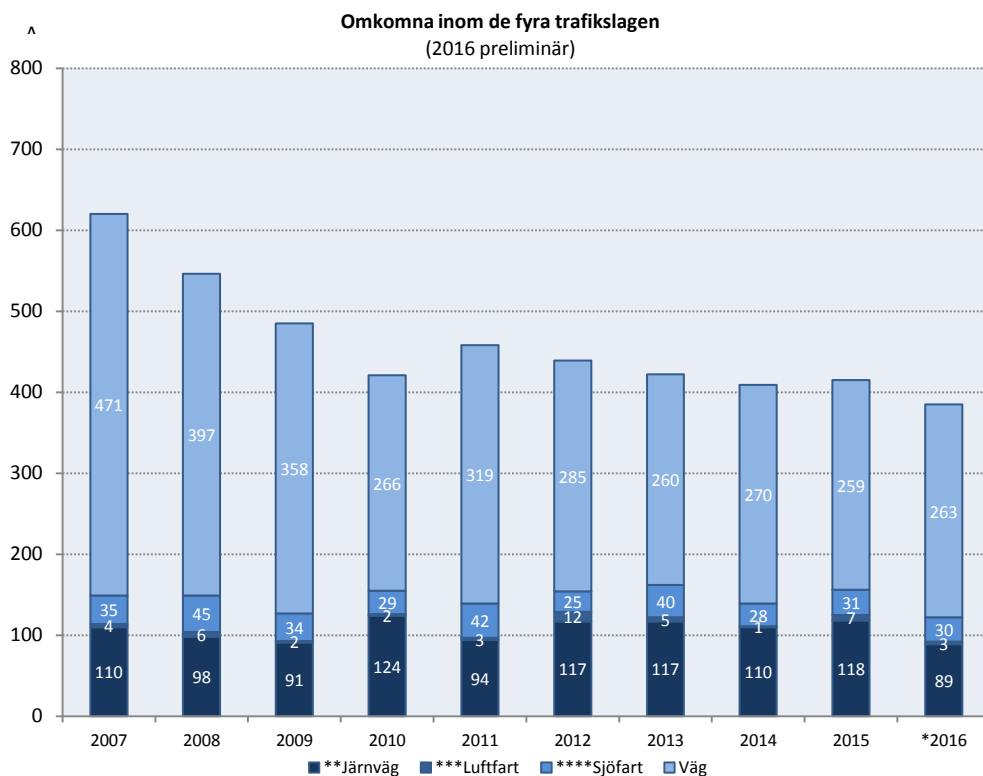
Väg: Karin Bengtsson 010-495 56 09

¹ För vägtrafik baseras definitionen på risk för medicinsk invaliditet medan övriga trafikslag använder EUs definitioner.

² Trafikflyg utgörs av linjefart, chartertrafik, taxifyg och bruksflyg.

³ Allmänflyg utgörs av verksamhet med luftfartyg som varken är bruksflyg eller kommersiell flygtransport.

⁴ Svensk handelssjöfart.



Figur 1. Antal omkomna inom de fyra trafikslagen. *Preliminära värden för 2016. ** Järnväg inkluderar även spårväg och tunnelbana. *** Luftfart inkluderar allmänflyg och trafikflyg. **** Sjöfart inkluderar yrkessjöfart och fritidsbåtsektorn.

Källa: Trafikanalys och Transportstyrelsen.

2 Järnväg

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

2.1 Omkomna och allvarligt skadade

2.1.1 Omkomna

Under 2016 omkom 89 personer i olyckor på järnvägsdriften. Det är 29 färre än 2015 (118) och 21 färre än 2014 (110), se figur 2.

Majoriteten av de som avlider i järnvägsdriften gör det när de tillåtet eller otillåtet har vistats i spårområdet. 2016 var det 78 personer som omkom när

de otillåtet vistades i spårområdet, vilket är en minskning jämfört med 2015 (93), 2014 (92) och 2013 (103).

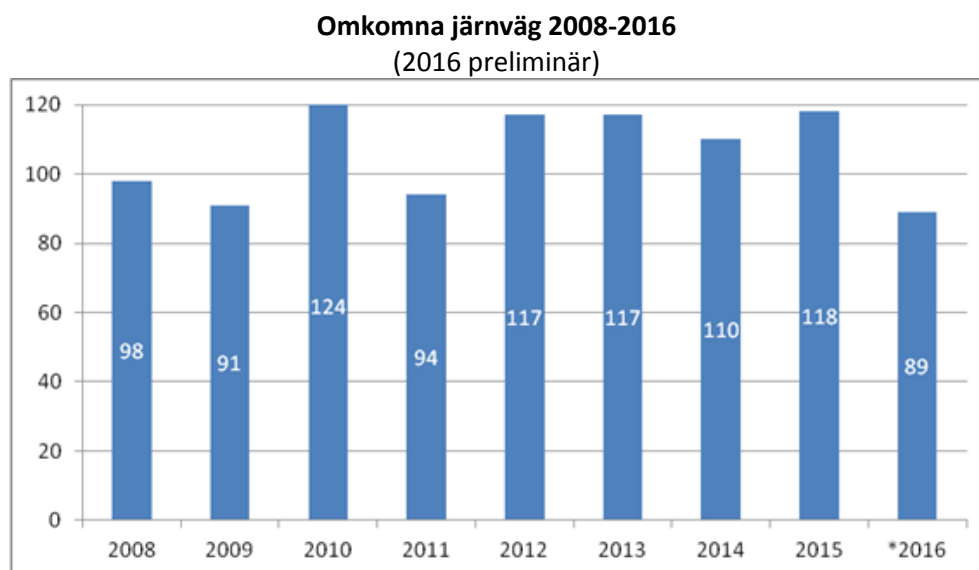
En annan kategori som följs upp i statistiken är trafikanter som korsar spåret på en plankorsning. Under 2016 var det 11 plankorsningstrafikanter som omkom, vilket är en ökning jämfört med 2015 (6), 2014 (9) och 2013 (8).

Anställda i järnvägsdriften som vistas i spåret eller som arbetar ombord på tåg riskerar också att råka ut för allvarliga olyckor. Under 2016 var det ingen anställd som omkom vilket kan jämföras med 2015 (1), 2014 (1) och 2013 (0). Däremot var det 5 anställda som skadades allvarligt under 2016.

Ingen passagerare har omkommit de senaste sex åren (2011-2016).

Sammanfattningsvis var 2016 ett år under genomsnittet baserat på antal omkomna i järnvägsdriften. Under perioden 2007-2015 omkom i genomsnitt 97 personer per år, att jämföra med 89 personer 2016.

Av dem 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.



Figur 2: Antal omkomna inom järnväg 2008-2016.*preliminära värden för 2016. Källa: Trafikverket och Transportstyrelsen.

Figur 2 visar antal omkomna. I genomsnitt är cirka 65 procent av de som omkommit män. Den preliminära statistiken påvisar att det är så även under 2016. Siffrorna kommer att fastställas när personskadekontrollen är utförd.

2.1.2 Allvarligt skadade

25 personer blev allvarligt skadade under 2016 vilket är en ökning från 2015 (15), 2014 (15) och 2013 (19).

De som skadades befann sig i spårområdet. Antingen var de där otillåtet (17), som anställd (5) eller ramlade från en plattform (3).

Ingen passagerare skadades allvarligt 2016 vilket är lika jämfört med 2015 och 2014. 2013 blev en passagerare allvarligt skadad.

Två trafikanter skadades allvarligt vid plankorningsolyckor under 2016, vilket kan jämföras med 2015 (0), 2014 (4) och 2013 (9).

Under perioden 2007-2015 skadades det i genomsnitt 19 personer allvarligt per år i järnvägsdriften. 2016 var högre än genomsnittet i detta hänseende då 25 personer skadades allvarligt.

Sammanfattningsvis var det två trafikanter som skadades allvarligt vid plankorsningsolyckor 2016, vilket kan jämföras med 2015 då det inte var någon. Inga passagerare har skadats allvarligt på tåg sedan 2014.

2.1.3 Tunnelbana

Under 2016 omkom 4 personer i tunnelbanedriften vilket är en minskning med ca 75 procent jämfört med 2015, då det var 15 personer som omkom. Det är i nivå med både 2014 (6) och 2013(6). I samtliga fall är det personolyckor där personer otillåtet befinner sig i spåret eller personer som hoppar från en plattform och blir påkörda av ett tunnelbanetåg. Ungefär 70 procent av alla personolyckor i tunnelbanan klassificeras senare som självmord och drygt 70 procent av de omkomna är män.

Under 2016 var det 8 personer som allvarligt skadades i tunnelbanan, vilket är en fördubbling mot 2015 (4). Ser man över tid från 2013 är trenden att antalet allvarligt skadade ökar i tunnelbanan.

2.1.4 Spårväg

Under 2016 omkom en person i spårvägsdriften, att jämföra med 2015 (0), 2014(1) och 2013 (0). I genomsnitt är det nästan 2 personer per år som avlider i spårvägsdriften, baserat på uppgifter för perioden 2007-2015.

De preliminära siffrorna visar att ingen person skadades allvarligt under 2016 i spårvägsdriften. Det har under 2016 varit en del händelser där personer fått lindriga skador (11). 2015 blev 8 personer allvarligt skadade,

jämfört med 2014 (10) och 2013 (5). I genomsnitt var det 12 personer som skadades allvarligt per år under perioden 2007-2015.

2.2 Säkerhetsarbete järnväg

Inom Transportstyrelsen har en rapport om riskbaserad tillsyn inom järnvägsområdet tagits fram. I rapporten betonas vikten av en mer systematisk analys och bättre dokumentation för att rikta tillsynsinsatserna där de ger störst nytta. Genom att vi i vår tillsyn blir bättre på att jobba mer systematiskt med ett tydligare riskperspektiv blir vi effektivare i vår tillsynsroll. På sikt bedöms det leda till färre regelbrott med påföljande förbättring av bland annat trafiksäkerheten.

Inom järnväg har tillsynen mot infrastrukturförvaltare haft fokus bland annat på EU-förordningarna om övervakning och riskhantering hos de större aktörerna. Dessa förordningar bedöms ha en stor effekt på trafiksäkerheten om de tillämpas fullt ut.

Myndigheten har tagit initiativ till ett branschråd inom tunnelbana och spårväg. Branschrådet ger branschen möjlighet att träffas och ta lärdom av varandras erfarenheter. En annan förväntad effekt är att regelverken blir mer ändamålsenliga och att man får en bättre förståelse för kraven i regelverken. Branschrådets verksamhet bedöms kunna stärka trafiksäkerheten inom dessa trafikslag. Bildandet har mottagits positivt av branschen och i stort har samtliga aktörer deltagit.

Vi har upphävt järnvägens trafikföreskrifter (JTF) och Trafikverket har istället inkluderat regler från JTF i Trafikverkets trafikbestämmelser (TTJ). Trafikverket har bildat ett forum för förvaltningen där övriga i branschen har bjudits in för att delta. Syftet är att man inom branschen ska vara överens om vilka bestämmelser som ska gälla på det svenska järnvägsnätet.

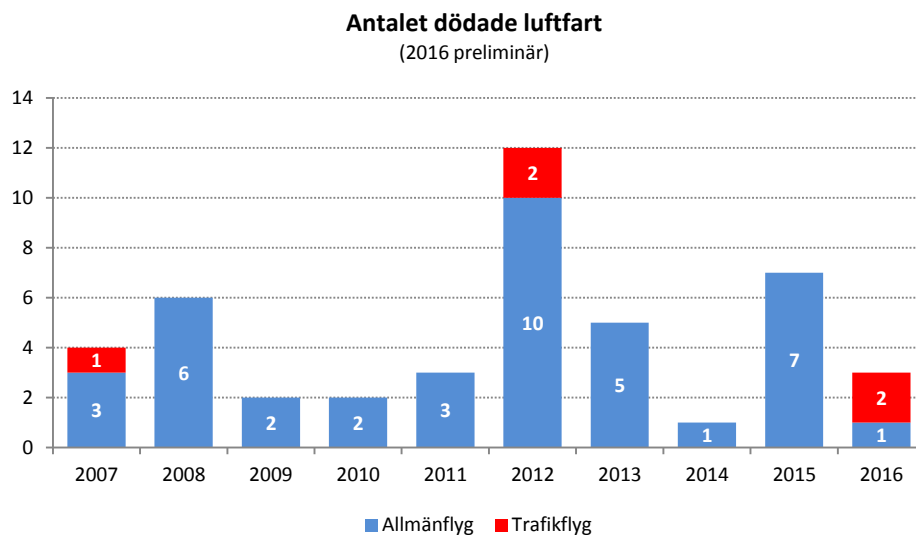
Vi har tagit fram nya föreskrifter för infrastrukturförvaltare med privatägd järnvägsinfrastruktur som enbart används för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik, så kallade industrispår. Föreskrifterna trädde i kraft den 1 augusti 2016 innebär att Sverige utnyttjar de möjligheter till undantag från EU-gemensamma krav som EU-rätten ger när det gäller industrispår. Allt fler EU-gemensamma krav tillämpas för EU:s järnvägssystem. Det gäller inte minst de av kommissionens förordningar som reglerar vilka gemensamma säkerhetsmetoder som ska användas. Dessa är inte anpassade till industrispår, vilket medför att kraven kan bli oproportionellt stora i förhållande till de relativt sett lägre riskerna som de låga hastigheterna och de vanligtvis okomplicerade anläggningarna innebär. Syftet med de nya

föreskrifterna är att ställa krav på infrastrukturförvaltare av industrispår som står i proportion till den aktuella verksamheten, vilket medför att industrin ges ökade möjligheter att använda järnvägen för tunga transporter.

3 Luftfart

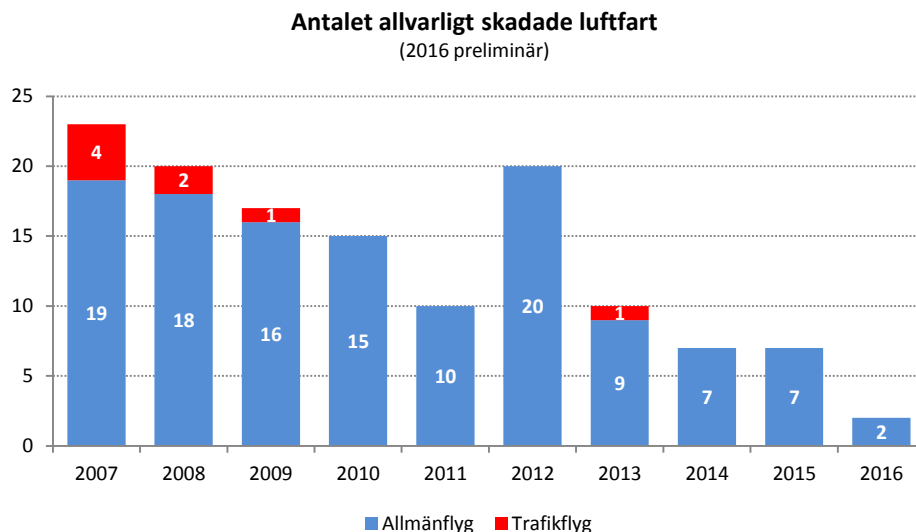
3.1 Omkomna

Under 2016 omkom tre personer i samband med olyckor med svenska luftfartyg. Det är betydligt färre än under 2015, men också lägre än genomsnittet för de senaste 10 åren. Två av de omkomna var besättningsmedlemmar på det fraktflygplan som havererade i norra Sverige i början av året. Den tredje omkomne tillhör kategorin allmänflygare.



3.2 Allvarligt skadade

Antalet allvarligt skadade under 2016 var historiskt mycket litet, endast två stycken. Olyckan inträffade under en skolflygning, och utöver de två allvarligt skadade, skadades även en tredje person lindrigt.



Med undantag för 2012, har antalet personer som skadats allvarligt inom luftfarten, i princip minskat kontinuerligt under perioden.

3.3 Säkerhetsarbete Luftfart

Säkerhetsläget inom luftfarten under 2016 bedöms sammantaget vara gott. För Transportstyrelsen och aktörerna inom luftfartsbranschen är den största utmaningen framförallt att upprätthålla den höga säkerhetsnivån. Bedömning av säkerhetsläget baseras på resultat från Transportstyrelsens tillsyn samt de säkerhetsnyckeltal som följs upp inom luftfarten baserat på de drygt 9 000 årliga luftfartsrelaterade händelser⁵ som rapporteras till Transportstyrelsen. Den sammanlagda bedömningen visar att Transportstyrelsen behöver fortsätta inrikta sitt arbete gällande luftfartssäkerhet inom framförallt områdena luftrumsintrång, intrång på bana och avåkningar. Dessa områden visar inte den minskade trend som vi önskar se. Åtgärder pågår inom flera sakområden för att motverka och förbättra dessa trender

För att samarbeta brett med berörda aktörer inom svensk luftfart i syfte att bibehålla, och inom vissa områden öka, svensk luftfartssäkerheten har Transportstyrelsen tagit initiativ till två olika externa fora; Allmänflygsäkerhetsrådet samt Nationell flygsäkerhets- och analysgrupp.

⁵ 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).

Grupperna involverar luftfartsmarknadens externa aktörer på ett systematiskt och strukturerat sätt i Transportstyrelsens flygsäkerhets- och analysarbete.

4 Sjöfart

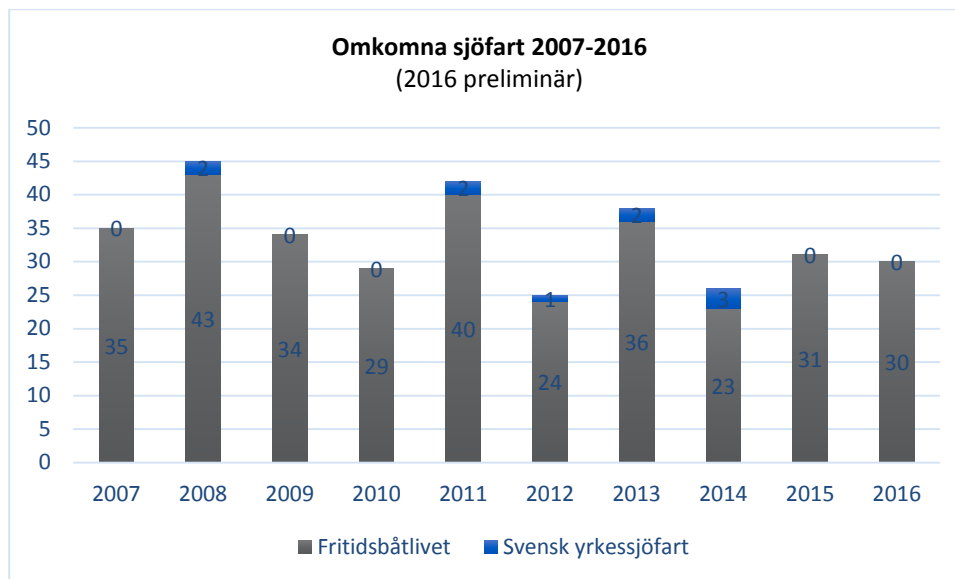
4.1 Omkomna och allvarligt skadade

Under 2016 omkom ingen inom svensk yrkessjöfart. Preliminärt var antal skadade inom svensk yrkessjöfart 31 stycken varav 13 skadade var så kallade personskador (arbetsmiljöolyckor). Antalet skadade kommer sannolikt att öka då inrapporteringen för dessa olyckor ligger efter, vilket dock indikerar på antal i samma nivå som tidigare år (2015 var det 62 stycken).

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.

Inom fritidsbåtsektorn omkom under 2016 preliminärt 30 personer. En person omkom vid kollision i hög fart med land. En annan omkom vid kollision med en annan båt. Övriga har drunknat (med reservation för att samtliga obduktionsprotokoll inte är fastställda). Tre personer har omkommit vid kanotolyckor vilket är några fler än vanligt men färre än 2015 då sex personer omkom i kanotolyckor.

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



4.2 Säkerhetsarbete sjöfart

4.2.1 Yrkessjöfart

Säkerhetsläget inom svensk yrkessjöfart är på en hög nivå. Bedömningen baseras på tillsynsresultat inom svensk sjöfart samt de olycks- och tillbudsrapporter som lämnats till Transportstyrelsen under året. Dessutom är Sverige rankad på första plats i den årliga sammanställningen från Paris MoU (White List) vilket indikerar en hög regelefterlevnad för fartyg i internationell trafik med svensk flagg.

För att kunna stärka Transportstyrelsens arbete med det proaktiva säkerhetsarbetet inom sjöfarten, samt kunna riskbasera tillsynen, pågår ett arbete med att öka rapporteringen av tillbud inom yrkessjöfarten. 1 februari 2017 kommer Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:121) om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss att träda ikraft. Tillsammans med uppdaterade inrapporteringssätt och informationskampanjer under 2017 hoppas Transportstyrelsen att tillbudsrapporteringen ökar inom yrkessjöfarten.

Transportstyrelsen kommer under 2017 även att informera om olycksrisker och vår syn på säkerhetskultur till de segment inom svensk yrkessjöfart där vi har sett att olyckor ofta sker, exempelvis pråmar och RIB-båtar.

4.2.2 Fritidsbåtssektorn

Inom fritidsbåtssektorn arbetar Transportstyrelsens tillsammans med 15 myndigheter och organisationer inom Sjösäkerhetsrådet. Transportstyrelsen och rådet har som mål att antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor minskar till 25 personer per år (räknat på ett glidande femårsmedelvärde) till år 2020. Femåriga medelvärdet låg 2011 på 36 och är nu nere i 30.

För att nå målet har Sjösäkerhetsrådet enats om att åstadkomma en samlad satsning på ökad säkerhet. Några viktiga delar i den handlar om:

- risker med alkohol
- risker med att vara ensam på sjön och ombord
- vikten av användning av flytväst
- vattenskyddade mobiltelefoner, nödsändare och VHF-radio
- rätt utrustning och kunskaper för kanotister
- hamnsäkerhet

5 Väg

5.1 Omkomna och allvarligt skadade

Under 2016 har preliminärt 263 personer omkommit i den svenska vägtrafiken jämfört med 259 personer 2015. Antalet omkomna i den svenska vägtrafiken har under många år minskat stadigt, detta samtidigt som transportarbetet har ökat. Som mest omkom drygt 1 300 personer 1965 och 1966 och under dessa år var transportarbetet ungefär en tredjedel så stort som i dag. De senaste åren har dock minskningen av antal omkomna i vägtrafiken avtagit.

5.1.1 Färdsätt

Under 2016 har 149 bilförare och bilpassagerare omkommit i vägtrafiken, jämfört med 159 omkomna 2015 och i genomsnitt 158 per år under perioden 2011-2015. Personbilister utgör den största delen av dessa, 137 av de omkomna bilisterna har färdats i personbil medan övriga färdats i buss eller lastbil.

Under 2016 har 37 motorcyklister omkommit, jämfört med 44 under 2015. Av de 37 motorcyklisterna har 23 omkommit i singelolyckor. Under perioden 2011-2015 har i genomsnitt 38 personer på MC omkommit per år.

Antalet omkomna cyklister var 19 under 2016 jämfört med 17 under 2015 och i genomsnitt 23 per år under perioden 2011-2015. Variationerna mellan åren har varit stora och antalet omkomna cyklister har under den aktuella perioden varierat mellan 15 och 33. Av de omkomna cyklisterna var åtta

personer 65 år eller äldre. 15 cyklister har omkommit i kollision med motorfordon och fyra i singelolyckor.

Av de omkomna i trafiken var 39 fotgängare som omkommit efter att ha blivit påkörda av motorfordon, att jämföra med perioden 2011-2015 då i genomsnitt 45 fotgängare per år omkommit i den typen av olyckor. Av de fotgängare som omkom 2016 var fem barn under 18 år och 18 personer var 65 år eller äldre.

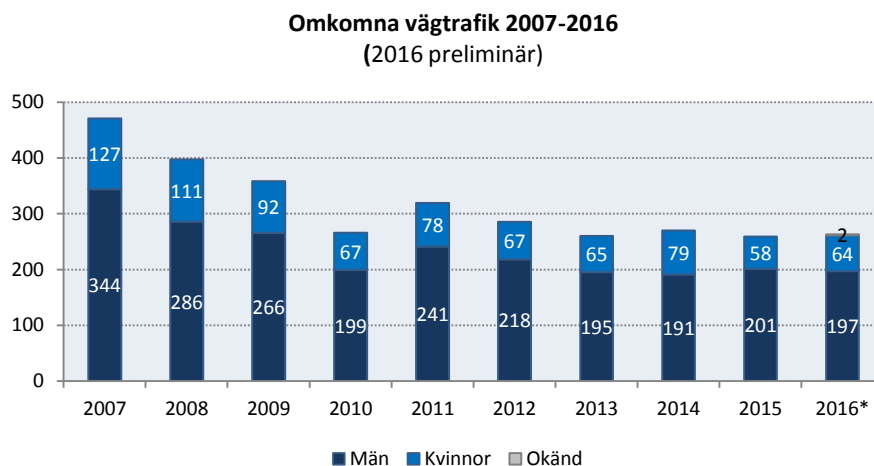
5.1.2 Olyckstyp

I singelolyckor med motorfordon är den vanligaste olyckstypen och under 2016 omkom 85 personer i singelolyckor, vilket inte avviker så mycket från hur det har sett ut under de föregående fem åren då i genomsnitt 87 personer omkommit i singelolyckor.

Totalt har 46 personer omkommit i mötesolyckor under 2016, att jämföra med i genomsnitt 59 under perioden 2011-2015, där det varierat från 77 omkomna 2011 till 47 omkomna 2013. Antalet omkomna i mötesolyckor under 2016 är alltså preliminärt en färre än under 2013 och det lägsta antalet i modern tid.

5.1.3 Demografi

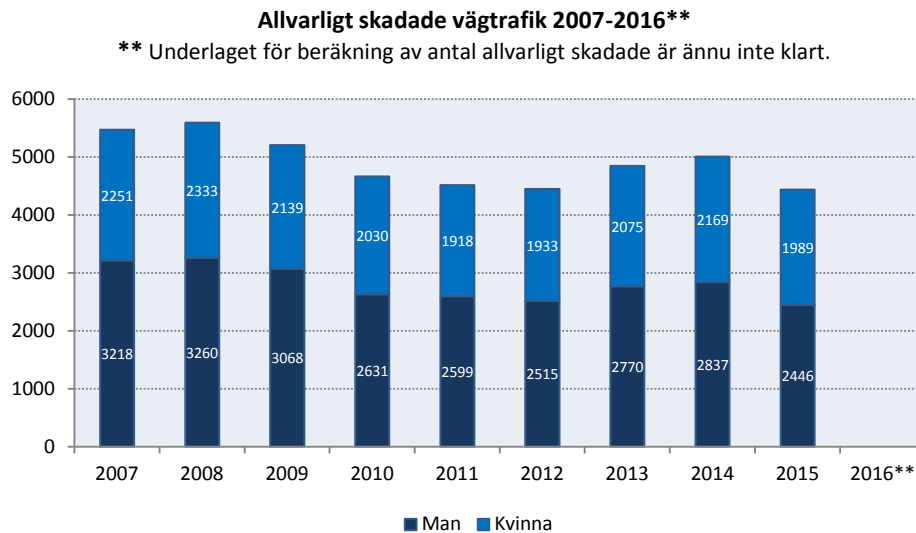
Under 2016 omkom 12 barn, 0–17 år och 80 personer 65 år eller äldre. Under 2016 omkom 197 män och 64 kvinnor vilket ligger i linje med hur det sett ut tidigare år då kvinnor utgjort ungefär en fjärdedel av dem som omkommer i trafiken varje år. Siffrorna för 2016 är ännu preliminära och därför saknas information om kön och ålder i ett par fall.



Figur 6. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2007-2016* (2010-2016 exklusive självmord) Källa: Strada

5.1.4 Allvarligt skadade

Underlaget för beräkning av antal allvarligt skadade för år 2016 är ännu inte klart.



Figur 7. Antal allvarligt skadade i vägtrafikolyckor 2007-2016** (skattat värde för 2015). Källa: Strada

5.2 Säkerhetsarbete vägtrafik

Trafikverket och Transportstyrelsen har i samverkan sett över nuvarande etappmål för dödade och allvarligt skadade inom vägtransportområdet till år 2020. Översynen, som genomfördes under 2015 och 2016, innehåller bland annat en analys av vilka målnivåer som kan anses möjliga att nå till år 2020 genom både planerade åtgärder och ytterligare åtgärder. Det finns också en analys av hur nuvarande målstyrningsprocess och trafiksäkerhetsindikatorer för år 2020 bör justeras för att säkerställa ett fortsatt effektivt och åtgärdsinriktat trafiksäkerhetsarbete till år 2020.

Inom tillsynen av yrkestrafiken har ett fortsatt aktivt arbete bedrivits med bedömning av allvarliga och upprepade trafiköverträdelser, bland annat hastighetsöverträdelser. Detta gäller inom samtliga trafikslag (gods, buss och taxi). Syftet är att bidra till en ökad säkerhet på det svenska vägnätet när det gäller yrkestrafiken. Bedömning har gjorts att upprepade trafikförseelser, däribland hastighetsöverträdelser, kan vara skäl till ett ingripande mot yrkestrafiktillståndet eller taxiförarlegitimationen. Upprepade trafikförseelser ses som ett riskbeteende i den yrkesmässiga trafiken och ett större fokus på denna typ av förseelser inom tillsynen bedöms leda till en ökad säkerhet på väg.

