

Trafiksäkerheten i Sverige

Internationell utblick



© Transportstyrelsen

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2015-1583

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

”Trafiksäkerheten i Sverige” är Transportstyrelsens trafikslagsövergripande rapport och analys över trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige. Rapporten är tänkt att dels ge en övergripande bild över alla trafikslag, dels ge mer utförlig statistik över trafiksäkerheten på respektive trafikslag. Transportstyrelsen har som uppdrag att bland annat föra statistik över olyckor och tillbud inom alla trafikslag samt övervaka marknaden inom en rad områden. Denna rapport kommer ut tre gånger per år. I början av varje år presenteras en årsrapport över trafiksäkerhetsläget för föregående år. De två andra rapporterna, under våren/sommaren samt under hösten, innehåller ett tema som ändras varje gång. Den rapporten du nu läser har presenteras den internationella trafiksäkerhetsutvecklingen och en del av det internationella arbete som Transportstyrelsen är involverad i.

Norrköping, oktober 2015

Jacob Gramenius
Stabschef

Innehåll

1	DEN INTERNATIONELLA UTVECKLINGEN	7
1.1	Utvecklingen på järnvägsområdet	7
1.1.1	Trafiksäkerhetsutvecklingen	7
1.1.2	Internationellt arbete	10
1.2	Utvecklingen på luftfartsområdet	11
1.2.1	Trafiksäkerhetsutvecklingen	11
1.2.2	Internationellt arbete	13
1.3	Utvecklingen på sjöfartsområdet	14
1.3.1	Trafiksäkerhetsutvecklingen	14
1.3.2	Internationellt arbete	15
1.4	Utvecklingen på vägområdet	17
1.4.1	Trafiksäkerhetsutvecklingen	17
1.4.2	Internationellt arbete	19
2	STATISTIK.....	22
2.1	Järnväg	22
2.2	Luftfart.....	23
2.3	Sjöfart.....	24
2.4	Väg.....	25

1 Den internationella utvecklingen

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för registerhållning, regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsens regler ska vara ändamålsenliga, begripliga och väl avvägda när det gäller den effekt som de har på samhället. Reglerna ska även ta hänsyn till säkerhet, tillgänglighet samt miljö och hälsa i förhållande till kostnaderna som uppkommer för dem som berörs. Men Transportstyrelsen är inte ensam att utforma regler på transportområdet. Allt oftare fastställs regelverken på internationell nivå. Regelgivningsarbete sker idag i olika internationella forum, där myndigheten arbetar för att bidra till ett stort genomslag för svenska ståndpunkter. Den internationella arenan är ett av de fastställda målområdena för Transportstyrelsens verksamhet. Transportstyrelsen ska ha en stark och tydlig röst i det internationella arbetet och därmed få ett bra genomslag för svenska intressen.

Trafiksäkerhet genomsyrar hela Transportstyrelsens verksamhet även om det är nödvändigt att göra avvägningar mellan de övriga funktions- och hänsynsmålen. Mycket av det arbete som Transportstyrelsen genomför internationellt är kopplat till trafiksäkerhetsfrågor.

En förteckning över de olika internationella möten som Transportstyrelsen deltar i finns här:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Kalendarium-for-internationellt-arbete>

1.1 Utvecklingen på järnvägsområdet

1.1.1 Trafiksäkerhetsutvecklingen

Säkerheten i Europas järnvägstransportsystem förbättras kontinuerligt enligt Europeiska järnvägsbyråns (ERA¹) rapport om järnvägssäkerheten inom EU 2014². Den slutsatsen stöds av att antalet omkomna och vägda allvarliga personskador³ kontinuerligt har minskat. Data från ERA:s rapport, visar att antal omkomna, exklusive självmord, har minskat med cirka 34 procent under perioden 2007-2012⁴. Trots den minskande trenden av antal omkomna finns det fortfarande problemområden.

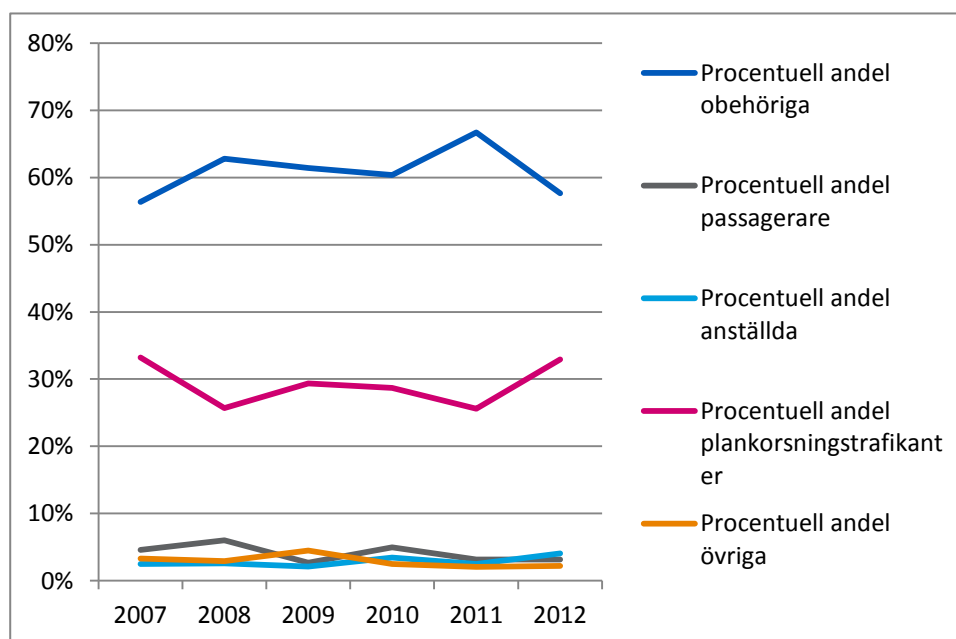
¹ Europea Railway Agency.

² Railway safety performance in the European union 2014, (www.era.europa.eu).

³ Vägda allvarliga personskador innebär att varje allvarligt skadad person tilldelas värdet 0,1 när personskadorna följs upp. Det leder till att 10 allvarligt skadade personer får samma värde som en avliden. Jämför Kommissionens beslut av den 5 juni 2009 (2009/460/EG) om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG.

⁴ 1517 omkomna 2007 till 1133 omkomna 2012.

Ett problemområde som identifierats är att majoriteten av omkomna personer i järnvägstransportsystemet är så kallade tredje man, framförallt obehöriga i spårområdet, plankorsningstrafikanter och anställda. Av 1 133 avlidna 2012 omkom nästan 60 procent (653 personer) på grund av att de olovligt vistades i spårområdet. Men även plankorsningstrafikanter och anställda utsätts för risk att omkomma när de beträder spårområdet.



Figur 1: Procentuell fördelning av omkomna i järnvägstrafiken, exklusive självmord, inom EU:s 28 medlemsländer, 2007-2012. (Källa: *Railway safety performance in the European union 2014*).

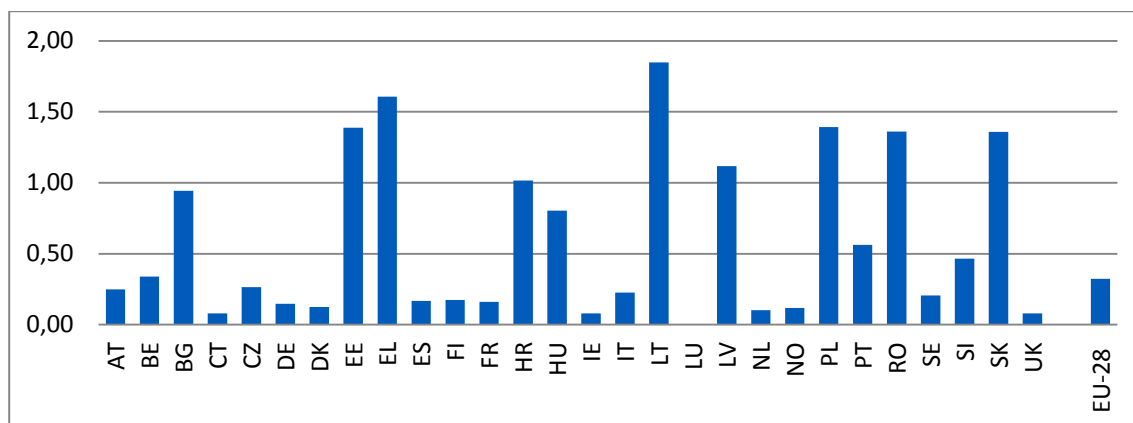
En stor del av det totala antalet allvarliga olyckor består av plankorsningsolyckor. De representerar i genomsnitt cirka 26 procent av alla allvarliga olyckor inom unionen.

Det andra problemområdet är att majoriteten som omkommer i järnvägstrafiken gör det på grund av självmord. Antalet ökar och år 2012 rapporterades 2 997 självmord, vilket är den högsta siffran under perioden 2007 – 2012. Självmordshändelserna inkluderas inte i olycksstatistiken. De rapporterade länderna påtalar att det föreligger svårigheter att besluta om en avliden person har avsett att begå självmord eller om det var en olycka. Detta kan innebära att antalet självmord inom EU är lågt räknat eftersom händelser med allvarliga personkonsekvenser⁵ som inte har bekräftats vara självmord/självmordsförsök inkluderas i olycksstatistiken.

⁵ Allvarliga personkonsekvenser = avlidna och allvarliga personskador.

Problemområdena inom EU har stor relevans i Sverige. Den största gruppen av avlidna och allvarligt skadade personer i järnvägsolyckor är personer som obehörigt beträtt spåren. Likaså är plankorsningstrafikanterna den persongrupp där näst flest personer avlider eller skadas allvarligt. Även Sverige har betydande svårigheter att avgöra om en person avlidit eller skadats allvarligt på grund av olycka eller om avsikten var att begå självmord. På samma sätt som i övriga Europa sker troligen en förskjutning från självmordshändelse till olycka, eftersom en försiktighetsprincip tillämpas som innebär att om självmord inte kan styrkas klassificeras händelsen som personolycka.⁶

Risken att omkomma i järnvägstrafiken mäts inom EU genom att antal avlidna och vägda allvarliga personskador relateras till producerat trafikarbete⁷, se figur 2. Den genomsnittliga risken för dödsolyckor i Europa under perioden 2010-2012 är 0,32 avlidna per miljon tågkilometer. I Sverige är motsvarande risk lite lägre, 0,21 avlidna per miljon tågkilometer. Det som bekymrar ERA är att skillnaderna mellan EU:s medlemsstater är stora, nästan en tredjedel av medlemsstaterna har tre gånger så hög risk än genomsnittet för EU.



Figur 2: Risken för dödsolyckor i järnvägstrafiken för 28 EU medlemsstater, 2010-2012. (Källa: Railway Safety Performance 2014, bearbetning av tabellbilagorna 1,2 och 13).

Risken för dödsolyckor i järnvägstrafiken inom EU jämförs i samma rapport med några utomeuropeiska nationer såsom USA, Kanada, Sydkorea och Australien⁸. Där framgår att EU har lägre risk än samtliga länder förutom Australien, se tabell 1.

⁶ Transportstyrelsens årliga säkerhetsrapport för 2014 (TSG 2014-1356).

⁷ Producerat trafikarbete = miljoner tågkilometer.

⁸ Railway Safety Performance 2014 in the European Union, p 11.

Risk för dödsolyckor (2007-2012)	EU 27 länder	USA	Kanada	Sydkorea	Australien
Alla dödsolyckor	0,32	0,63	0,6	0,45	0,16

Tabell 1: Risk för dödsolyckor i järnvägstrafiken, 2007-2012. (Källa: Railway Safety Performance 2014, sid. 12).

1.1.2 Internationellt arbete

Den internationella arenan är viktig att agera på för att Sverige ska kunna påverka utvecklingen av det nationella säkerhetsarbetet inom järnväg. Det är framförallt EU-arbetet som påverkar utvecklingen av det nationella järnvägstransportsystemets bestämmelser. När det gäller övrig spårtrafik, spårväg och tunnelbana, är det framförallt nationell reglering som styr utvecklingen. Mer sällan deltar Transportstyrelsen i internationellt arbete på global nivå, t.ex. engagemang i FN-organ.

Europeiska unionen (EU) och europeiska järnvägsbyrån (ERA)

Målet med EU:s arbete är att marknaden ska liberaliseras med bibehållen eller förbättrad säkerhetsnivå. För att uppnå detta måste järnvägstransporter över gränserna underlättas och inte hindras av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät som har sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. För att överbrygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de så kallade järnvägspaketen, som bland annat handlar om att öppna de nationella järnvägsnäten för konkurrens och trafik över nationsgränserna.

ERA har till uppgift att bidra till att skapa ett integrerat järnvägstransportsystem inom EU⁹. Sverige deltar i EU arbete genom att utse representation i både EU-organ och ERA:s arbetsgrupper. Sveriges engagemang innebär att svenska ledamöter antingen bevakar arbetet på distans eller deltar aktivt på möten. Sverige har för närvarande representation i ca 10 - 20 grupper¹⁰.

EU:s olika regelverk för järnvägssäkerhet har implementerats av medlemsstaterna och ERA:s arbete fokuseras numera på att revidera regelverken, följa upp och utveckla gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsindikatorer samt regler kring tillståndsgivning för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Transportstyrelsen deltar aktivt i ERA arbetsgrupper inom nämnda områden. Transportstyrelsen lämnar även statistik om olyckor och andra säkerhets-

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/124013_sv.htm.

¹⁰ Uppgifter om aktiva arbetsgrupper blir lätt inaktuella eftersom svenskt deltagande kan förändras relativt snabbt.

relaterade uppgifter till ERA, samt deltar i utvecklingen av den årliga säkerhetsrapportering som ERA:s olycksstatistik baseras på.

Sverige förankrar sina ställningstaganden till ERA:s förslag och annat EU-arbete genom referenser från berörda aktörer. Transportstyrelsen representerar Sverige i genomförandekommittén RISC¹¹, som ska ge sitt godkännande innan kommissionen får fatta beslut om tillämpningslagstiftning.

Även branschorganisationer deltar i EU-arbetet. I dessa europeiska branschorganisationer är svenska branschföreträdare aktiva.

Utöver EU-arbetet är Sverige ansluten till OTIF¹² som är en mellanstatlig organisation för internationell järnvägstrafik. OTIF ansvarar för fördrag om internationell järnvägstrafik som innehåller bestämmelser om transport av passagerare och gods i internationell järnvägstrafik, exempelvis regler om lastsäkring. Fördraget COTIF 1999, även kallat Vilniusprotokollet, undertecknades av Sverige i juni 2015. Tillträdet innebär att COTIF 1999 ska införlivas i nationell lagstiftning¹³. OTIF har drygt 40 medlemsländer från Europa, Mellanöstern och Nordafrika¹⁴.

1.2 Utvecklingen på luftfartsområdet

1.2.1 Trafiksäkerhetsutvecklingen

Att flyga blir allt vanligare och vi behöver sällan oroa oss för att något ska hända under själva flygningen. Finns det några flygsäkerhetsproblem kvar i världen?

EU/EASA-området¹⁵ och Nordamerika har den högsta flygsäkerheten i världen. Den senaste tiden har haverifrekvensen i dessa områden varit strax under 2 dödliga haverier per år och miljon flygningar. I de delar av Europa som inte är med i EU/EASA är flygsäkerheten mer än tio gånger sämre och Afrika ligger i botten av listan med 20 gånger högre haverifrekvens.

¹¹ Railway interoperability and Safety Committee.

¹² Intergovernmental Organisations for International Carriage by Rail.

¹³ <http://www.regeringen.se/contentassets/1eb832418ad34f079eea620e9995bdfd/en-modern-reglering-av-jarnvagstransporter-sou-20159>.

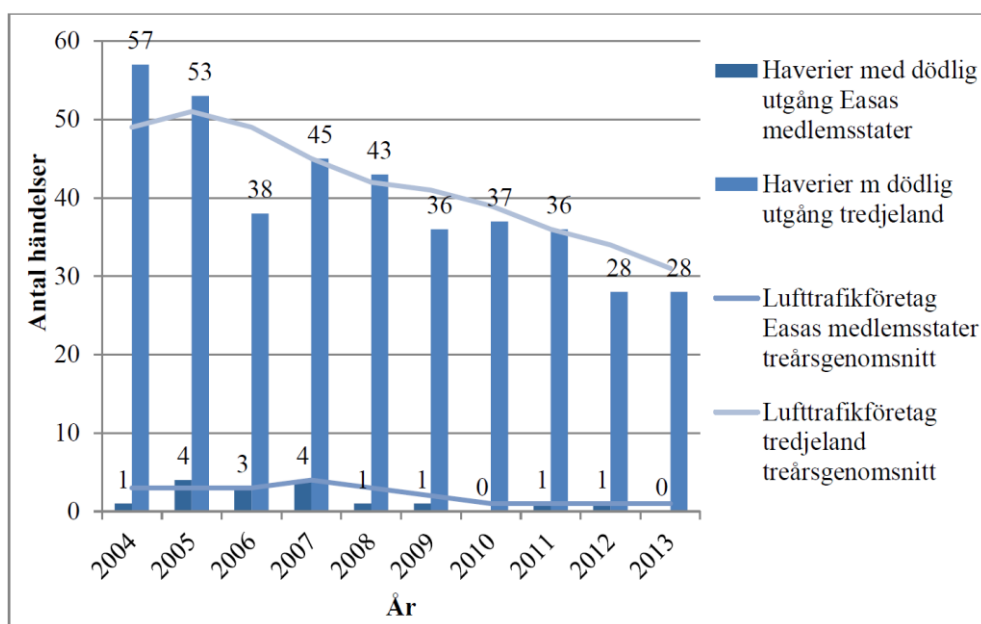
¹⁴ <http://www.otif.org/index.php?L=2> samt TSG 2009-267

¹⁵ http://easa.europa.eu/easa-and-you/international-cooperation/easa-by-country?easa_relationship%5B%5D=field_easa_country_mbmo_target_id



Figur 3 Antal haverier med dödlig utgång per miljon flygningar under 2004-2013 per region i världen (Ref EASA:s Annual Safety Review 2013).

I figur 4 presenteras skillnaden mellan haverier med dödlig utgång inom kommersiell flygtransport för lufttrafikföretag för EASA:s medlemsstater och tredjeland. Trots en stadig minskning för haverier med dödlig utgång för tredjeland så ligger de ändå långt över EASA:s medlemsstater. EASA:s medlemstater har på ett 10 års snitt 1,6 haverier med dödlig utgång att jämföra med 40,1 för tredjeland, alltså 25 gånger högre.



Figur 4 Antal haverier med dödlig utgång med flygplan som används inom kommersiell flygtransport av lufttrafikföretag i EASA:s medlemsstater och tredjeland, tillåten startmassa över 2250kg. (Ref EASA årlig säkerhetsöversikt 2013)

1.2.2 Internationellt arbete

Transportstyrelsen arbetar generellt inom flygsäkerhetsregleringen med att åstadkomma målstyrda regelverk som gynnar teknikutveckling och tillgänglighet genom att inte vara detaljstyrande. Det omfattar även tillsynsmetoder så att myndigheten inte utför onödig kalenderstyrd tillsyn. Transportstyrelsen försöker också hitta de ställen där tillsynen gör mest nytta med den frekvens som är anpassad till risknivån. Detta arbete pågår både inom FN-organet ICAO¹⁶ och inom EU/EASA. Transportstyrelsen ser också till att specifika ”svenska” frågor som flygning i fjällterräng, i stark kyla eller vid snöbelagda rullbanor etcetera inte glöms bort i det internationella arbetet. Flygregleringen är ju väldigt internationell och speciellt inom EU är det viktigt att alla har samma regler så att den fria marknaden kan hjälpa till att göra flyget än mer tillgängligt för medborgare och näringsliv.

ICAO är den plattform som medlemsstaterna skapat för att utveckla civilflyget ”på ett säkert och ordnat sätt”. 2015 lades särskilt fokus på flygsäkerhet efter att två mycket uppmärksammade haverier inträffat med flygbolaget Malaysian Airways. Först försvann ett flygplan (Flight MH370) med 239 människor oförklarligt över Indiska Oceanen. Vid den andra olyckan havererade ett flygplan (Flight MH17) när det korsade Ukrainas luftrum på hög höjd, och alla de 298 människorna ombord omkom. Sverige deltog genom Transportstyrelsen i förberedelsearbetet och i själva konferensen som ägde rum i Montréal, ICAO:s säte. Inom ICAO diskuterades säkerhetsledning (SMS), extrema väderförhållanden, spårning av flygplan och förlängning av ljudinspelning i cockpit, haveriutredningar, skydd av flygsäkerhetsinformation, den globala flygsäkerhetsplanen och effektivare organisation av regional flygsäkerhetstillsyn.

Olyckan med MH17

Flygning i s.k. riskzoner har också blivit en viktig fråga. Att snabbt kunna informera flygbolag, myndigheter och andra beslutsfattare om riskfyllda områden har blivit mer angeläget med hänsyn till pågående konflikter i Ukraina, Syrien och Libyen. ICAO har fått en särskild uppgift att samla och presentera den information medlemsländerna förfogar över för att andra stater ska kunna vidta lämpliga åtgärder om inskränkningar i luftrummet eller operativa begränsningar.

Tillbuden över Östersjön

Militära flygningar i Östersjöområdet har också uppmärksammats den senaste tiden och flera allvarliga tillbud där militära flygplan flyger för nära civila luftfartyg har skett. Sverige tillsammans med Danmark, Finland, Polen och Storbritannien presenterade ett arbetspapper som uppmanade alla

¹⁶ International Civil Aviation Organization

stater att visa ”vederbörlig hänsyn” till civila luftfartyg när militära luftfartyg flyger inom samma luftrum. ICAO-konventionens artikel 3 d) säger att statsluftfart (vilket omfattar militärt flyg) ”... will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft”. Staterna uppmanas att i större utsträckning t.ex. utbyta och använda information, ”radardata”, mellan varandra för att kunna hålla reda på var militära flygplanen befinner sig i realtid.

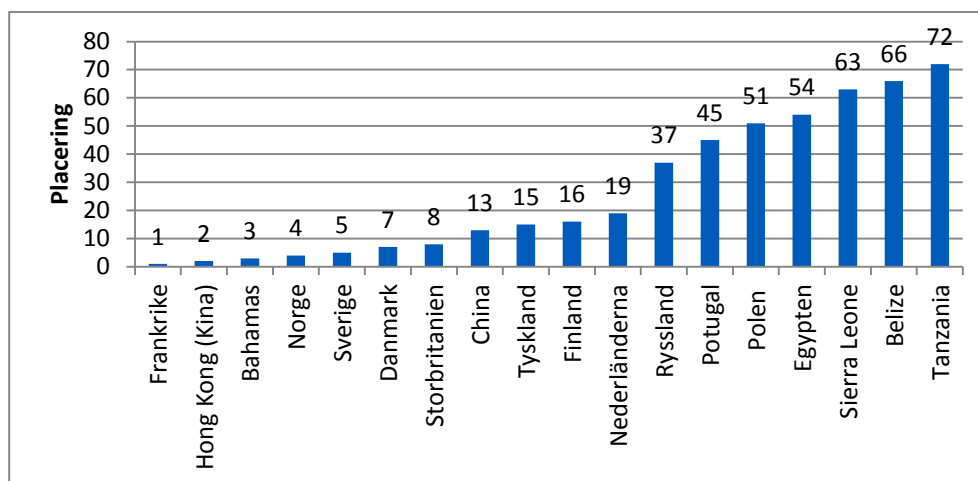
Flygsäkerheten för civila luftfartyg ska upprätthållas genom koordinering mellan civila och militära aktiviteter. ICAO ska stödja staterna för att garantera flygsäkerheten för civila luftfartyg genom att civil-militär koordinering sker i enlighet med ICAO-dokumentet. Denna fråga har tagits upp vid flera möten inom Eurocontrol-samarbetet, och EASA gjorde på Kommissionens uppdrag en studie som stärkte behovet av åtgärder. Regeringen har också uttalat att ”Detta internationella arbete med att hitta gemensamma tolkningar av principen om due regard och för ett mer ansvarsfullt beteende i luftrummet fortsätter att vara högprioriterat av den svenska regeringen”.¹⁷

1.3 Utvecklingen på sjöfartsområdet

1.3.1 Trafiksäkerhetsutvecklingen

Den regionala hamnstatsöverenskommelsen, Paris MoU, har som uppdrag att eliminera användandet av undermåliga fartyg genom ett harmoniserat system för hamnstatskontroll. Deltagande länder genomför inspektioner ombord på utländska fartyg, vilket garanterar att dessa fartyg uppfyller internationell säkerhet, trygghet, gällande miljönormer samt att besättningen har tillräckliga levnads- och arbetsvillkor.

¹⁷ <http://beta.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/?dokumentid=H212457&typ=frs>



Figur 1. Kvalitetsgradering av flaggstater inom Paris MoU 2014. Källa: Paris Memorandum of Understanding (www.parismou.org)

I figuren ovan visas en kvalitetsgradering av flaggstater inom Paris MoU. Listan är indelad in en vit (plats 1-43), grå (plats 44-62) och en svart lista (plats 63-72). Listan baseras på totalt antal inspektioner och avvikelser över en 3-årsperiod med stater med minst 30 utförda inspektioner. Sverige ligger på 5:e plats och har under de senaste 10 åren varit som sämst 12:a.

1.3.2 Internationellt arbete

Det finns flera internationella forum där regler om sjösäkerhet tas fram. Mycket regelutvecklingsarbete sker inom EU, och i det nuvarande s.k. sjösäkerhetspaketet ingår ett större antal direktiv och förordningar som syftar till att upprätthålla en hög säkerhetsnivå. Den internationella sjöfartsorganisationen IMO¹⁸ är FN:s organisation för sjöfartsfrågor. IMO ansvarar dels för åtgärder som förbättrar säkerheten och tryggheten inom internationell sjöfart men jobbar också för att förebygga föroreningar och utsläpp från fartyg. Organisationen är också inblandad i juridiska frågor, inklusive ansvars- och ersättningsfrågor och underlättande av internationell sjöfart. Paris MoU är en av flera regionala hamnstatsorganisationer som har inrättats för att utbyta information kring fartyg som inspekterats, och vars uppdrag är att eliminera användandet av undermåliga fartyg genom ett harmoniserat system för hamnstatskontroll.

Det finns ett antal frågor på den internationella arenan som kan lyftas i sammanhanget eftersom de är av större karaktär och påverkar Sverige och Transportstyrelsen i någon utsträckning.

¹⁸ IMO, International Maritime Organization

Det pågår en utveckling av nya bestämmelser som möjliggör att man kan bygga fartyg i nya material eller driva dem på nya bränslen. I det sammanhanget har framför allt brandfrågorna blivit viktiga. Sverige leder bland annat arbetet med att utarbeta nya riktlinjer för användandet av bränsle med lägre flampunkt än idag.

Det pågår arbete med säkerhetsbestämmelserna för passagerarfartyg, både inom EU och internationellt. Inom IMO har man efter olyckan med Costa Concordia särskilt drivit arbetet och diskuterar bl.a. ändrade regler för skadestabiliteten hos passagerarfartyg. Inom EU pågår en översyn av regelverket för passagerarfartyg. Direktivet behöver uppdateras och de huvudfrågor som diskuteras är bl.a. vilka nya SOLAS¹⁹-krav som ska tas in i direktivet, en möjlig utvidgning av tillämpningsområdet till att omfatta även aluminiumfartyg (vilket motsvarar svensk tillämpning), och en ändring av fartområdena. Sverige arbetar utifrån principen att regelverket ska ha en rimlig säkerhetsnivå.

Med anledning av det fortsatt höga migrationstrycket i Medelhavet, där migranter korsar haven i sjöodugliga båtar, pågår sedan en tid flera aktiviteter som i olika grad påverkar sjöfarten. Frågorna, som brukar gå under benämningen *mixed migration*, diskuteras på alla nivåer inom EU och globalt. Transportstyrelsen och Sverige bevakar frågan noga. Handelsjöfarten påverkas i hög grad genom att det finns en skyldighet att hjälpa nödställda och i princip varje dag omdirigeras ett handelsfartyg för att delta i en sjöräddningsinsats. Fartygen är inte utrustade för att genomföra storskaliga räddningsinsatser och besättningen, fartyget och lasten utsätts för risk. Eftersom handelssjöfarten påverkas har frågan även hamnat på IMO:s agenda. Hur frågan ska hanteras är ännu oklart men det har förts diskussioner om att *Search and Rescue*-systemet kan behöva ses över liksom möjligheterna som finns inom ramen för hamnstatskontrollen.

En aktuell fråga är huruvida det finns skäl att ta fram anpassade krav för industripersonal som behöver transporteras ut till havsbaserade arbetsplatser såsom vindkraftverk eller olje- och gasplattformer. Det alternativ man har idag är att låta transportören uppfylla internationella krav på passagerartransporter. Aktörerna menar att det saknas anpassade/enklare krav för transporter av industripersonal som behöver komma ut till arbetsplatser till sjöss.

Inom IMO pågår sedan länge ett arbete med att utveckla målbaserade krav för internationell sjöfart. Med målbaserade krav beskriver regelverket det mål som ska nås men inte hur i detalj, vilket skapar utrymme för olika lösningar som är anpassade efter förutsättningarna för den som ska uppfylla kraven. Sjöfarten styrs redan idag av internationella målbaserade krav på

¹⁹ SOLAS, Safety of Life at Sea

några områden, t.ex. i polarkoden. De målbaserade krav som finns är dock inte konsekvent utformade. Sverige genom Transportstyrelsen har varit aktiva i arbetet, som går hand i hand med Transportstyrelsens strategi att verka för målbaserade/funktionsbaserade krav.

Frågan om IT-intrång, *cyber security*, är ett allt mer aktuellt hot mot transportsektorn och så även på sjöfartssidan. Finns det risk för att det t.ex. går att göra intrång i datasystemen på bryggan på ett fartyg, eller hos administrationen i certifikatregister, händelserapporteringssystem, securityklassad dokumentation osv. Definitionen av *cyber security* är oklar liksom rollerna mellan t.ex. olika myndigheter. Transportstyrelsen arbetar med en strategi på området och regeringen arbetar med ändringar i säkerhets-skyddslagen. Även internationellt pågår ett regleringsarbete.

1.4 Utvecklingen på vägområdet

1.4.1 Trafiksäkerhetsutvecklingen

Ungefär 1,2 miljoner personer omkommer årligen i vägtrafikolyckor världen över, och i åldersgruppen 15-29 år är det den vanligaste dödsorsaken²⁰. Vägtrafiksäkerhet är en fråga som står högt upp på FN:s dagordning och man har bland annat beslutat att genomföra ”Decade of Action 2011-2020” vars målsättning är att stabilisera och minska antalet årligen dödade i vägtrafiken i världen. I september 2015 godkändes även FN:s nya hållbara utvecklingsmål, de ersätter millenniemålen som upphör att gälla efter 2015.²¹ Dessa nya mål inkluderar trafiksäkerhet vilket de tidigare millenniemålen inte gjorde

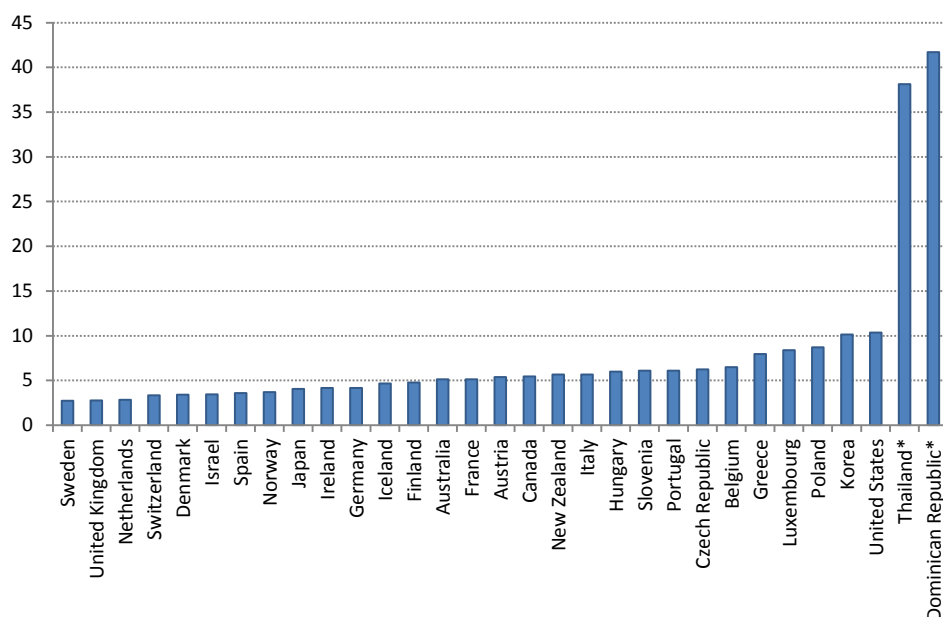
Internationella jämförelser av vägtrafikolyckor görs ofta genom att antal omkomna per 100 000 invånare jämförs. Figur 5 visar hur det såg ut för ett urval av länder i en sammanställning från IRTAD²² för 2013. Sverige ligger lägst med 2,7 omkomna per 100 000 invånare, att jämföra med drygt 10 omkomna per 100 000 invånare i USA. Motsvarande siffror från Thailand och Dominikanska republiken för 2010 finns med som referens, de hör till de länder som har högst antal omkomna per 100 000 invånare²³.

²⁰ Global status report on road safety 2013 (WHO).

²¹ <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>

²² International Road Traffic and Accident Database, databas som ligger under OECD och ITF som samlar in olycksdata från medlemsländer inom och utanför Europa.

²³ WHO, Global Health Observatory Data Repository. <http://apps.who.int/gho/data/node.main.A998?lang=en>

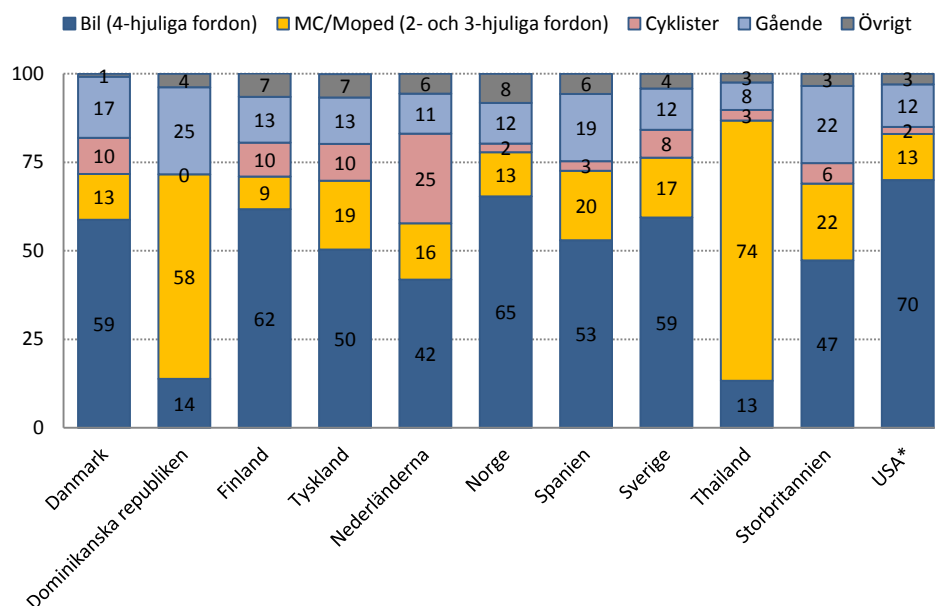


Figur 5. Antal omkomna per 100 000 invånare 2013. Källa:IRTAD.
 *Thailand och Dominikanska republiken med som referens, data hämtad från WHO 2010

De flesta IRTAD-länder har haft en mycket positiv trafiksäkerhets-utveckling under 2000-talet. I många länder har antalet omkomna halverats och i några länder, som exempelvis Spanien och Portugal har antalet omkomna minskat med ungefär 70 procent.²⁴ Säkrare fordon, säkrare infrastruktur, förbättrad sjukvård och implementering av nationella trafiksäkerhetsprogram är viktiga faktorer bakom den positiva utvecklingen.

²⁴ OECD/ITF (2015), "Executive summary", in Road Safety Annual Report 2015, OECD Publishing, Paris.

Utmaningarna för trafiksäkerhetsutvecklingen framöver skiljer sig en hel del mellan olika länder, främst för att resmönstren ser olika ut på olika håll i världen. I figur 6 syns omkomna uppdelat på trafikantkategorier för ett urval av länder. Gemensamt för Thailand och Dominikanska republiken, som var de länder med högst antal omkomna per 100 000 invånare i Figur 5, är att en stor andel av de omkomna har färdats på MC/moped. Under 2010 utgjorde MC/moped 49 procent av det totala antalet registrerade fordon i Dominikanska republiken och motsvarande siffra för Thailand var 61 procent, att jämföra med sju procent i Sverige samma år²⁵.



Figur 6. Proportion av olika trafikantkategorier bland omkomna 2010. Källa: WHO²⁶. * Data för USA från 2009.

Det kan tilläggas att det för många länder också är en utmaning att få fram tillförlitlig statistik över antal omkomna i vägtrafikolyckor.

1.4.2 Internationellt arbete

Många av de beslut som påverkar vägtrafiken i Sverige fattas idag internationellt i olika forum där bland annat Transportstyrelsen är med och representerar Sverige.

Ett exempel på ett sådant forum är UNECE²⁷ som är FN:s Ekonomiska kommission för Europa, där man bland annat arbetar med frågor som rör vägtrafik och där Transportstyrelsen sitter med i flera olika arbetsgrupper.

²⁵ Global Status Report on road safety 2013 (WHO)

²⁶ WHO, Global Health Observatory Data Repository. <http://apps.who.int/gho/data/node.main.A998?lang=en>

²⁷ The United Nations Economic Commission for Europe

EU är också ett viktigt forum för Transportstyrelsens internationella arbete inom vägtransportområdet.

För fordons utformning utvecklar och förvaltar man inom UNECE ett internationellt harmoniserat regelverk för att underlätta internationell handel. EU-lagstiftning inom vägtrafikområdet bygger i hög grad på de konventioner och överenskommelser som förvaltas och utvecklas inom UNECE, bland annat vad gäller just regler kring fordons utformning.

För att underlätta internationell vägtrafik och förbättra vägsäkerheten finns ett internationellt avtal om vissa gemensamma regler för vägtrafik, konventionen om vägtrafik, som även det förvaltas av UNECE. Konventionen om vägtrafik ligger till grund för de trafikregler som tillämpas i Sverige.

Mycket av Transportstyrelsens internationella arbete är kopplat till trafiksäkerhetsfrågor på ett eller annat sätt, som till exempel trafikmedicin, vägutformning och godkännande av fordon. Två exempel på specifika områden som är aktuella i ett internationellt perspektiv är automatiserad körning och det svenska Nollvisionsarbetet.

Automatiserad körning

Automatiserad körning, dvs. när fordonet tar över kontrollen från föraren under vissa omständigheter så att föraren kan ägna sig åt annat, är exempel på ett område inom trafiksäkerhet som diskuteras flitigt både i Sverige och internationellt. I dagens konvention om vägtrafik finns vissa regler som är hindrande för utvecklingen av automatiserad körning. En arbetsgrupp i UNECE, WP.1²⁸, där bland annat Transportstyrelsen är med och representerar Sverige, arbetar intensivt med att ändra konventionen för att möjliggöra automatiserad körning samtidigt som inte trafiksäkerheten äventyras.

Nollvisionen

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen som innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Människor begår fel och olyckor inträffar, men misstag i trafiken ska inte behöva leda till allvarliga personskador. Med Nollvisionen introducerades en ny syn på ansvar, tidigare låg det största ansvaret på den enskilde trafikanten, nu ska ansvaret istället delas mellan trafikanterna och systemhållarna (de som bygger och underhåller vägtransportssystemet och de som yrkesmässigt genererar transporter i det). Nollvisionen lyfter också fram vägtransportssystemet som en helhet där alla delar i systemet påverkar varandra. Flera aktörer

²⁸ Working Party on Road Traffic Safety

arbetar tillsammans för att nå Nollvisionen, för mer information se Trafikverkets hemsida²⁹.

Internationellt har Nollvisionen väckt stor uppmärksamhet och många länder vill anamma konceptet. Inom UNECE WP.1 förvaltas och utvecklas resolutionen om vägtrafik, en global handbok för bra trafiksäkerhetsarbete, och Sverige driver där frågan om att uppdatera resolutionen för att den bättre ska avspegla grunderna i Nollvisionen.

För att kunna följa upp trafiksäkerheten nationellt och internationellt är det viktigt att det finns tillförlitlig statistik över olyckor. Transportstyrelsen levererar olycksstatistik över vägtrafikolyckor till två internationella databaser över olyckor, CARE³⁰ och IRTAD och myndigheten deltar aktivt i dessa forum för kunskapsutbyte kring olycksstatistik och de utmaningar som finns kring insamling av data.

²⁹ <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/Tillsammans-for-Nollvisionen/Om-samverkansarbetet-Tillsammans-for-Nollvisionen/>

³⁰ Community database on Accidents on the Roads in Europe, databas över vägtrafikolyckor inom EU

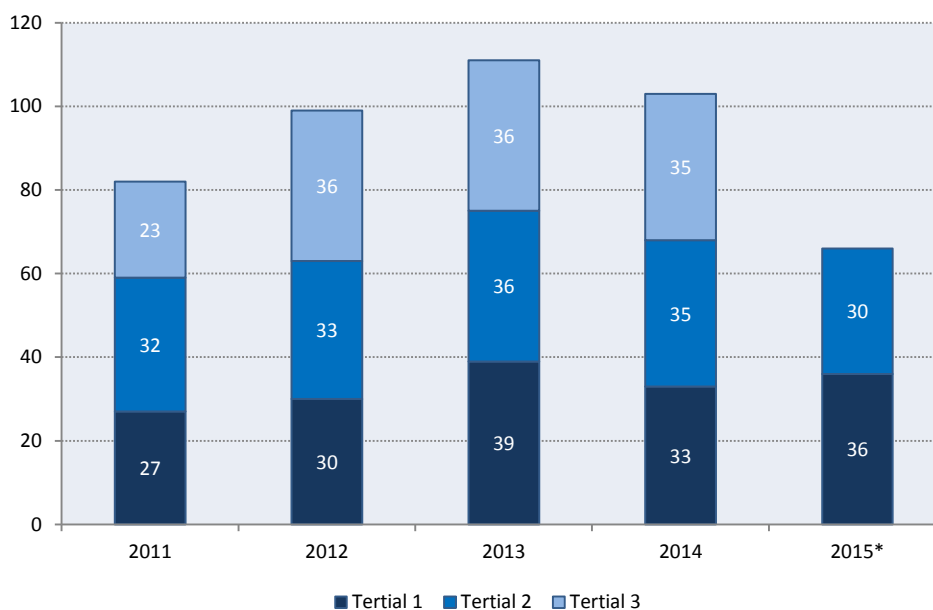
2 Statistik

Transportstyrelsen för statistik över olyckor och tillbud inom de fyra trafikslagen i Sverige. Nedan redovisas kort utvecklingen under andra tertialet 2015 i relation till historiskt utfall. Notera att alla statistikuppgifter rörande 2015 är preliminära.

Har du frågor kring statistiken? Kontakta Karin Bengtsson 010- 495 56 09 eller Khabat Amin 010- 495 56 66 (vägtrafik), Eva Linnmalm 010- 495 55 05 (järnväg), Anders Johansson 010- 495 31 27 (luftfart) och Mikael Hellgren 010 – 495 40 35 (sjöfart).

2.1 Järnväg

Preliminärt har 30 personer omkommit i järnvägstrafiken under andra tertialet 2015. Det är det lägsta antalet under jämförelseperioden 2011 – 2015. Under samma period 2014 omkom 35 personer och 2013 omkom 36 personer. De omkomna var antingen obehöriga i spårområdet eller plankorsningstrafikanter.



Figur 7. Antal omkomna i järnvägstrafiken per tertial 2011 – 2015. * Utfall för 2015 baseras på preliminära data från Transportstyrelsen.

Tunnelbana

I tunnelbanetrafiken avled 3 personer under det andra tertialet. Det är lika många som samma period 2014 då 3 personer omkom, 2013 omkom 2 personer.

Spårväg

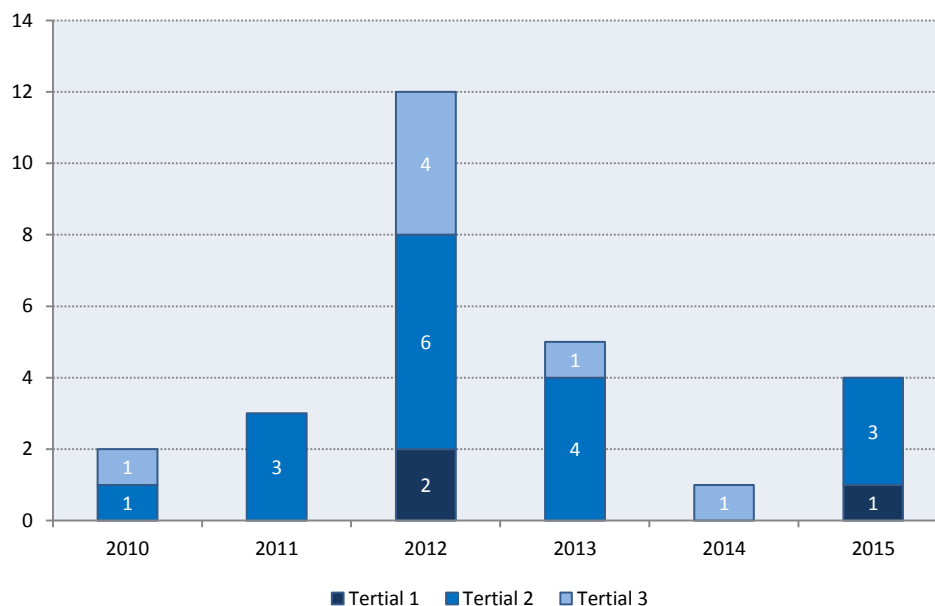
Ingen person har avlidit i spårvägstrafiken under det andra tertialet. Det är samma som 2014 och 2013. Senast en dödsolycka skedde under det andra tertialet var 2010, då omkom 4 personer i fyra olika olyckor, vilket är ovanligt.

2.2 Luftfart

Majoriteten av dödsolyckorna inom luftfarten sker inom allmänflyget³¹, t.ex. privatflyg och sportbetonad luftfart. Denna aktivitet är som störst under sommarmånaderna.

Under tertial 2 inträffade tre olyckor med dödlig utgång inom luftfarten. Den första olyckan skedde när ett flygplan tränade konstflyg. Flygplanet slog i marken och fattade eld. Den andra olyckan skedde efter att piloten tappat orienteringen och snabbt sjunkit i höjdled innan luftfartyget haverejade. Tredje olyckan var ett skärmflyg vars skärm vek sig och föll från 80-100 meter.

Under motsvarande period 2012–2014 omkom sex personer 2012, fyra 2013 och ingen 2014.

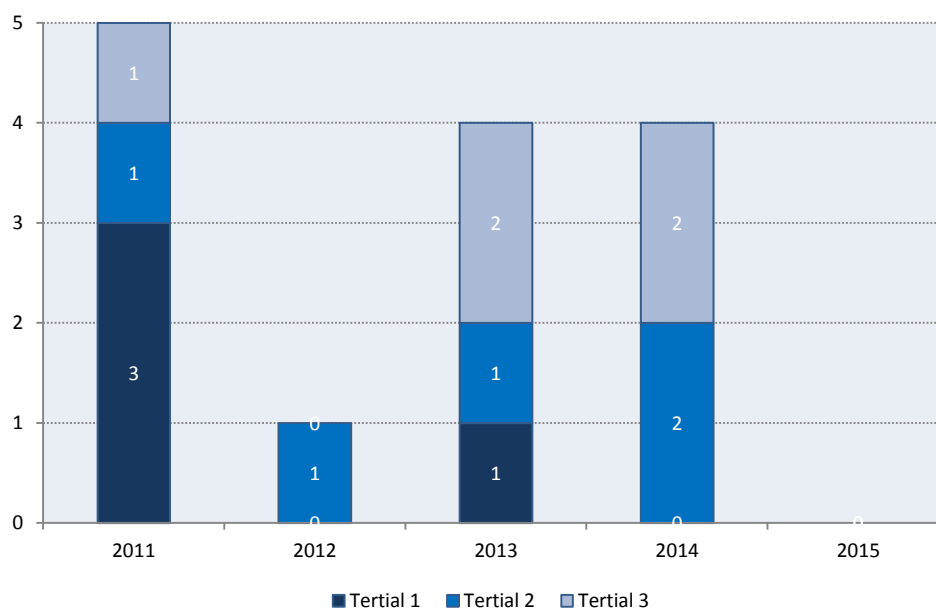


Figur 8. Antal omkomna inom luftfarten per tertial 2010–2015.

³¹ Allmänflyget utgörs av verksamhet med luftfartyg som varken är bruksflyg eller kommersiell flygtransport.

2.3 Sjöfart

Under andra tertialet 2015 har ingen person omkommit inom yrkessjöfarten. Sedan 2011 har totalt 14 personer omkommit, 6 av dessa skedde ombord på fiskefartyg. Statistiken tar endast hänsyn till dödsfall som inträffat på grund av olyckor och räknar inte med de personer som omkommit av naturliga orsaker, exempelvis hjärtinfarkt, även om dödsfallet har skett ombord på ett fartyg.

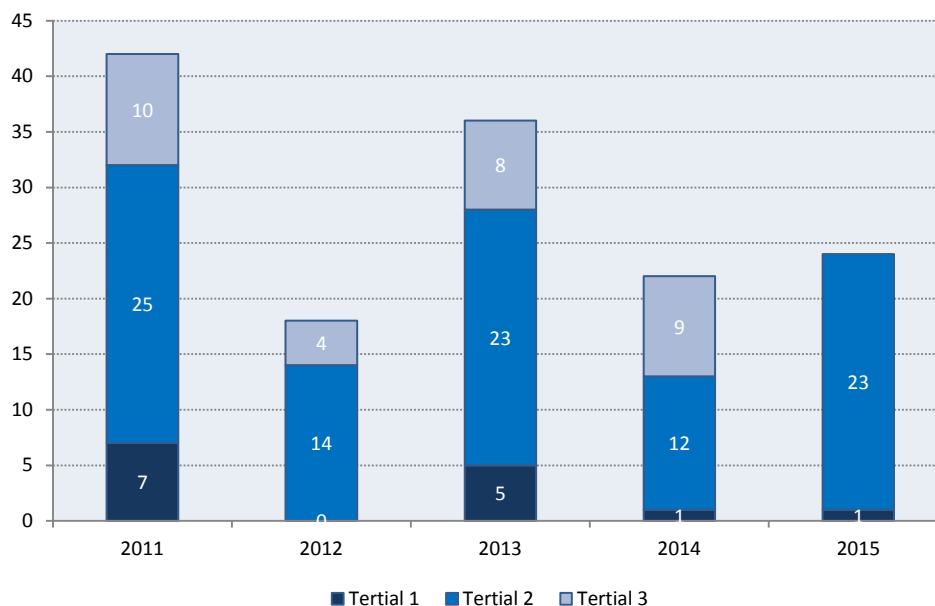


Figur 9. Antal omkomna inom yrkessjöfarten 2011-2015 (januari-augusti).

Under andra tertialet, maj-augusti, har preliminärt 25 personer omkommit inom fritidsbåtssektorn.

Vid en olycka i Halmstads hamninlopp omkom tre unga män då deras båt fick motorstopp och sjönk i hårt väder. Tre danska turister omkom vid en kanotolycka i en fjällsjö – två män och ett barn.

Under sommarmånaderna blev augusti en dyster månad, då omkom mer än dubbelt så många jämfört med tidigare augustimånader. Kanotolyckorna har varit fler än vanligt hittills i år.



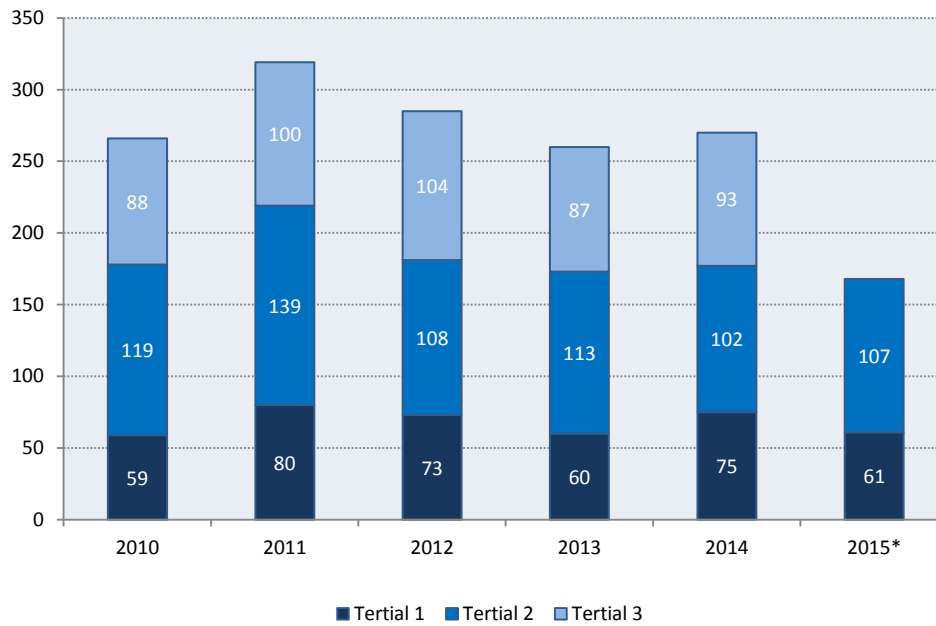
Figur 10. Antal omkomna inom fritidsbåtssektorn 2011-2015 (januari-augusti).

2.4 Väg

Under andra tertialet 2015 omkom preliminärt 107 personer i vägtrafiken. Det är fem fler än under motsvarande period 2014 och nio färre än medelvärdet för perioden 2010-2014. Den största skillnaden märks i maj månad då 18 personer omkom i trafiken, det är den lägsta siffran för maj i modern tid, att jämföra med i genomsnitt 24 omkomna under maj månad under åren 2010-2014.

Det andra tertialet brukar generellt vara det tertial med högst antal omkomna varje år. Det är många olika trafikantkategorier som är ute och ska samsas på vägarna och de oskyddade trafikanterna brukar vara extra utsatta. Under andra tertialet 2015 har det inträffat en hel del motorcykelolyckor, 29 motorcyklister har omkommit jämfört med 22 under samma period 2014 och 26 i genomsnitt under perioden 2010-2014. Bilister står också för en större andel av dödsolyckorna under andra tertialet 2015 jämfört med föregående år, däremot är antalet omkomna cyklister och gående betydligt lägre. Skillnader mellan olika år är till viss del beroende av slumpen, men sommarens dåliga väder kan ha påverkat resmönstren så att fler har valt bilen.

Av de 107 omkomna var 14 kvinnor, en betydligt lägre andel än vad det brukar vara, 13 procent jämfört med i genomsnitt 23 procent under motsvarande period 2010-2014. I åldersgruppen 18-24 år omkom 12 personer och 20 personer som var 65 år eller äldre omkom under andra tertialet 2015.



Figur 11. Antal omkomna inom vägtrafik per tertial 2010–2015. *2015 års siffror är preliminära