

# Trafiksäkerheten i Sverige

Statistik och analys över järnväg, luftfart, sjöfart och väg för  
2013



© Transportstyrelsen

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning	TSG 2014-12
ISBN	[Klicka och skriv]
Månad År	Januari 2014

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Transportstyrelsen har bland annat som uppdrag att föra statistik över olyckor och tillbud inom de fyra trafikslagen. Den trafikslagsövergripande rapportserien ”Trafiksäkerheten i Sverige” ska dels ge en övergripande bild för alla trafikslag, dels redovisa mer utförlig statistik över trafiksäkerheten inom respektive trafikslag.

Rapporten kommer att ges ut tre gånger per år. Det första numret varje år ska ge en bild över trafiksäkerhetsläget för föregående år. De efterföljande numren, under våren samt under hösten, ska belysa olika säkerhetsrelaterade teman. Den rapport du nu läser ger en övergripande bild över trafiksäkerheten i Sverige under 2013.

Norrköping, 7 januari 2014

Staffan Widlert  
Generaldirektör



## Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>UTVECKLINGEN UNDER 2013.....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>JÄRNVÄG.....</b>	<b>8</b>
3.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	8
3.2	Säkerhetsarbete järnväg.....	10
<b>4</b>	<b>LUFTFART .....</b>	<b>11</b>
4.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	11
4.2	Säkerhetsarbete luftfart .....	12
<b>5</b>	<b>SJÖFART .....</b>	<b>13</b>
5.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	13
5.2	Säkerhetsarbete sjöfart.....	14
<b>6</b>	<b>VÄG.....</b>	<b>14</b>
6.1	Omkomna och allvarligt skadade.....	14
6.2	Säkerhetsarbete vägtrafik.....	17



## 1 Inledning

Statistiken som redovisas i den här rapporten bygger på inrapportering från verksamhetsutövare, polis och sjukhus. **Notera att statistiken för 2013 i alla delar 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 skadad som skiljer sig åt.

För närmre information om den redovisade statistiken kontakta:

Järnväg: Eva Linnmalm 010-495 55 05

Luftfart: Helen Axelsson 010-495 41 67

Sjöfart: Cecilia Torkeli 010-495 36 29, Jonas Ekblad 010-495 32 94

Väg: Jan Ifver 010-495 56 91

## 2 Utvecklingen under 2013

Transportsektorns utveckling är tydligt kopplad till den ekonomiska utvecklingen i Sverige och internationellt. Under 2013 visade den globala ekonomin alltför tecken på återhämtning, även om utvecklingen var ostadig och långsam. I Sverige har ekonomin förbättrats i takt med den globala konjunkturförstärkningen, vilket påverkar återhämtningen av bland annat persontransportarbetet.

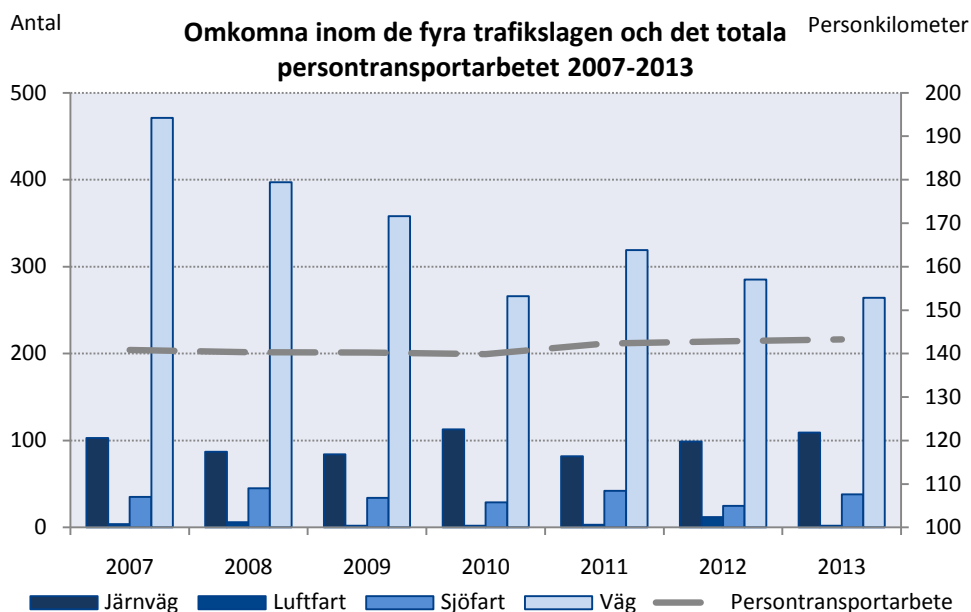
Figur 1 nedan visar utvecklingen av antal omkomna inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg 2007–2013 samt utvecklingen av persontransportarbetet mätt i personkilometer. Persontransportarbetet har ökat något under perioden. Antal omkomna inom järnvägstrafiken var 109 under 2013 och 99 under 2012. Inom luftfarten omkom fem personer under 2013 och 12 året före. För sjöfarten var motsvarande 38 respektive 25 och för vägtrafiken 264 respektive 285. Inom både sjö- och luftfarten sker de flesta dödsolyckorna inom fritidsverksamheten. I avsnitten som följer särredovisas uppgifterna för trafikflyg<sup>1</sup> och allmänflyg<sup>2</sup> respektive yrkessjöfart<sup>3</sup> och fritidsbåtliv.

---

<sup>1</sup> Trafikflyg utgörs av linjefart, chartertrafik, taxiflyg och bruksflyg.

<sup>2</sup> Allmänflyg utgörs av verksamhet med luftfartyg som varken är bruksflyg eller kommersiell flygtransport.

<sup>3</sup> Svensk handelsjöfart.



Figur 1. Antal omkomna inom de fyra trafikslagen samt utvecklingen av persontransportarbetet 2007-2013 (skattat värde för 2013). Källa: Trafikanalys och Transportstyrelsen.

### 3 Järnväg

Här redovisas statistik över omkomna och allvarligt skadade personer vid järnväg, spårväg och tunnelbana.

#### 3.1 Omkomna och allvarligt skadade

Det är betydligt fler som avlider i järnvägstrafiken än som blir allvarligt skadade, upp till 90 procent av de som involverats i en allvarlig järnvägsolycka avlider. I spårvägstrafiken gäller snarare det motsatta förhållandet. Majoriteten av de personer som involverats i en allvarlig olycka omkommer inte. I tunnelbanetrafiken omkommer ungefär 60 procent av de personer som involverats i en allvarlig olycka. Uppgifterna är baserade på olycksstatistik för åren 2007–2013.

Under 2013 omkom 109 personer i järnvägstrafiken, figur 2. Det är en ökning jämfört med både 2012 och 2011. Ingen passagerare har avlidit under året, inte heller avled någon anställd i järnvägstrafiken. Den största olyckskategorin hänförs till typen personolyckor och 2013 avled preliminärt 100 personer, vilket är en ökning från föregående år med 11 personer. Personolyckor omfattar personer som skadas eller förolyckas när de olovligen eller lovligt vistats i spårområdet. Majoriteten av alla personolyckor brukar bli klassificerade som självmordshändelser. Den näst största olyckskategorin är plankorsningsolyckor och 2013 var det nio



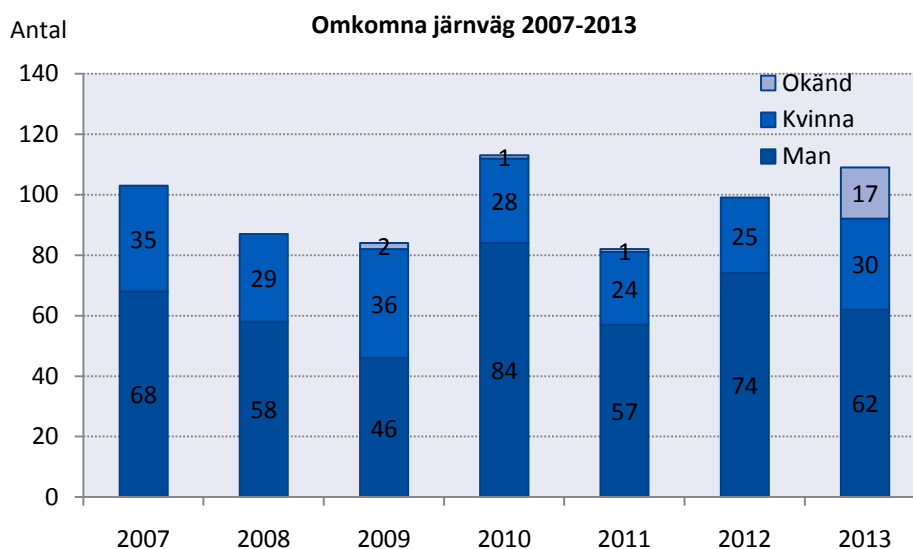
plankorsningstrafikanter som avled, vilket är en person mer än föregående år.

I spårvägstrafiken omkom ingen person enligt preliminära uppgifter, medan det år 2012 avled 4 personer.

Tunnelbanan hade under året sex omkomna personer. Det är en markant minskning jämfört med 2012 då 14 personer avled. Alla sex personer omkom i personolyckor.

Transportstyrelsens har inte redovisat könsfördelning för omkomna och allvarligt skadade i bantrafikolyckor tidigare. Könsfördelningen hos omkomna och allvarligt skadade i olyckor vid spårväg och tunnelbana redovisas inte, bland annat eftersom det är så få personer som ingår i underlaget.

I järnvägstrafiken är cirka två tredjedelar av de omkomna män. Detta förhållande har varit relativt stabilt de senaste sex åren (2007–2012). Statistiken för 2013 ser ut att ligga i linje med tidigare år. Även bland de som blivit allvarligt skadade är cirka två tredjedelar män.



Figur 2. Antal omkomna inom järnväg 2007-2013. Källa: TRAP<sup>4</sup>

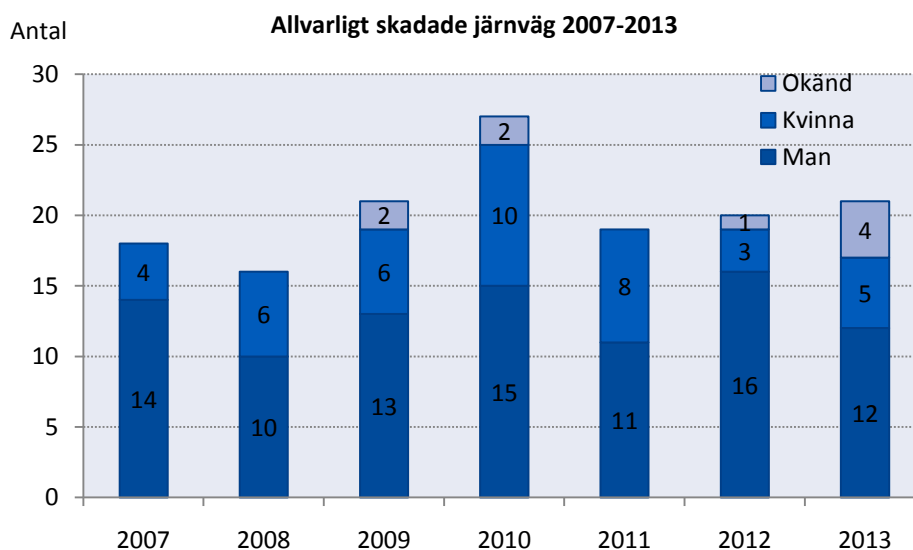
Det var 21 personer som blev allvarligt skadade under 2013, vilket är marginellt högre än 2012 och 2011 då 20 respektive 19 personer skakades allvarligt. Se figur 3 nedan.

<sup>4</sup> Transportstyrelsens verksamhetssystem för järnväg, TRAP, består av olika system och register.

En tågpassagerare skadades allvarligt, vilket är i nivå med föregående år. Nio plankorsningstrafikanter skadades allvarligt, en övrig person skadades allvarligt, och det var tio personer som skadades allvarligt i personolyckor.

Fyra personer skadades allvarligt i spårvägstrafiken 2013. Det är fler än 2012 (2) men färre än 2011 (22). I samtliga fall uppstod skadorna på grund av personolycka.

I tunnelbanetrafiken var det sju personer som blev allvarligt skadade i personolyckor vilket är i nivå med föregående två år.



Figur 3. Antal allvarligt skadade inom järnväg 2007-2013. Källa: TRAP

### 3.2 Säkerhetsarbete järnväg

Transportstyrelsen har tillsyn över järnväg, spårväg och tunnelbana. De tillståndshavare som granskas är infrastrukturförvaltare/spårinnehavare och järnvägsföretag/trafikutövare.

Kommuner med egna industrispår är infrastrukturförvaltare. I en del fall kan Transportstyrelsen påvisa brister i kommunernas säkerhetsarbete. Därför bedriver vi tillsyn mot flera av dem varje år.

Olyckor och tillbud för arbete i spårmiljö har en minskande trend. Enligt preliminära uppgifter har ingen anställd förolyckats 2013. Vi bedömer att våra tillsynsinsatser under de senaste åren kan ha bidragit till detta. Till exempel har ett prioriterat område varit tillsyn mot infrastrukturförvaltare och mot järnvägsföretag som huvudsakligen arbetar med underhåll av järnvägsinfrastrukturen.

Järnvägsföretag måste enligt järnvägslagen förnya sitt tillstånd vart femte år. Denna tillsyn mot järnvägsföretagen har tagit en stor del av tillgängliga resurser. I detta arbete har fokus legat på företagens säkerhetsstyrningssystem. I något fall har förnyelsens giltighetstid blivit kortare än normalfallets fem år.

De händelser som rapporteras till Transportstyrelsen riskvärderas varje vecka och utifrån värderingen avgörs om en akut tillsynsåtgärd ska utföras, ett exempel är olyckan vid Saltsjöbanan i januari 2013.

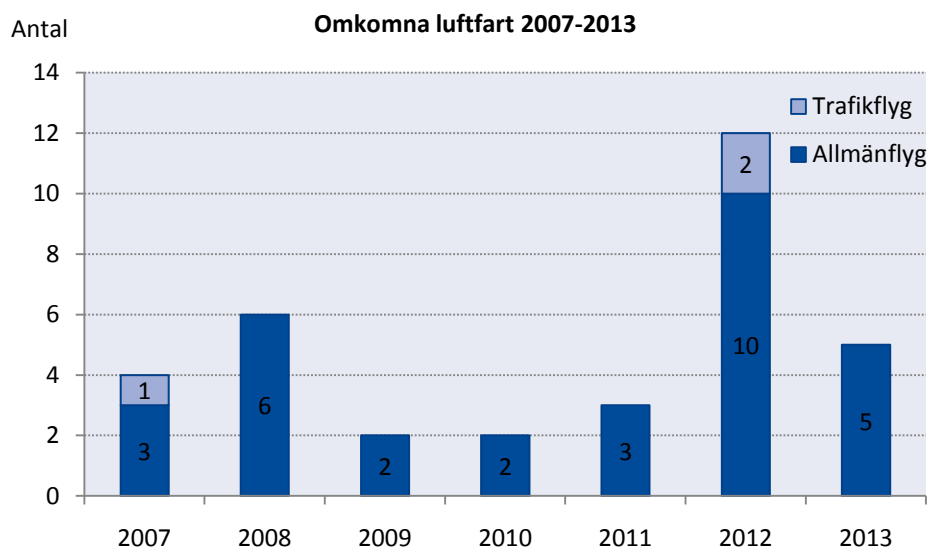
Ett område vi också inriktat tillsyner mot är hantering av signaltekniska ritningar hos flera av de större tillståndshavarna. De brister som upptäckts är främst att relationsritningar inte har stämt med den verkliga signalanläggningen.

Ett annat område är underhåll på tunnelvagnar och spårvagnar. Här har främst upptäckts brister i styrande rutiner. Oftast har man arbetat efter en viss rutin men det har inte varit dokumenterat.

## 4 Luftfart

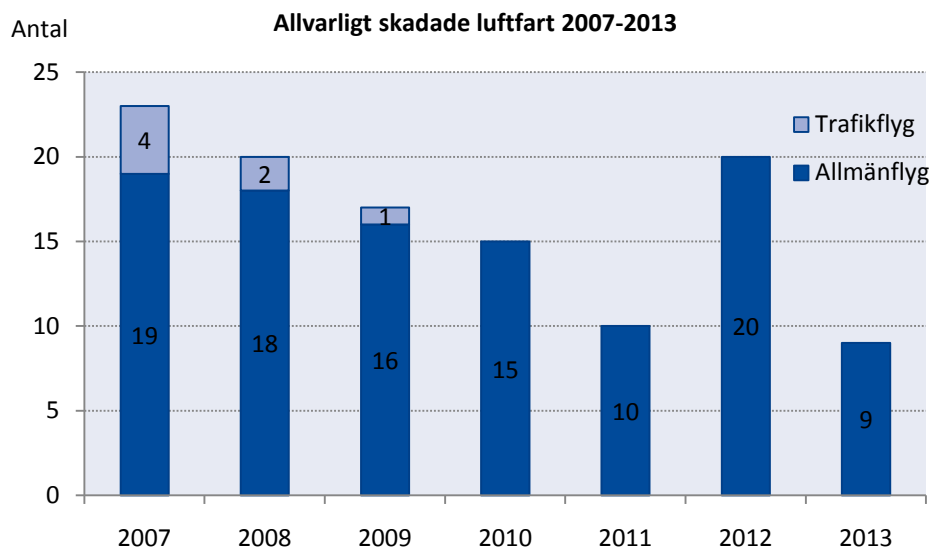
### 4.1 Omkomna och allvarligt skadade

Antal omkomna med svenskregistrerade luftfartyg var fem under 2013. Utfallet är i nivå med åren före 2012, då 2012 var ett särskilt negativt år med tolv omkomna, se figur 4 nedan. Samtliga omkomna var inom kategorin allmänflyg. Inom linjefart och charter har ingen omkommit eller skadats allvarligt med ett svenskregistrerat luftfartyg på mer än tio år.



Figur 4. Antal omkomna inom luftfart 2007-2013, trafikflyg och allmänflyg (svenskregistrerade luftfartyg)

Under 2013 var antal allvarligt skadade nio personer vilket är det lägsta värdet under den senaste 10-årsperioden. Under 2012 skadades 20 personer allvarligt. Samtliga allvarligt skadade var inom kategorin allmänflyg. Se figur 5 nedan.



Figur 5. Antal allvarligt skadade inom luftfart 2007-2013, trafikflyg och allmänflyg (svenskregistrerade luftfartyg)

## 4.2 Säkerhetsarbete luftfart

Transportstyrelsens flygsäkerhetsarbete och analysarbete utgår från de områden som bevakas genom säkerhetsnyckeltal. Säkerhetsnyckeltalen följs upp och utvärderas varje månad och baseras på de ca 6 000 årliga händelser som rapporteras till Transportstyrelsen. Under 2013 har Transportstyrelsen i huvudsak bevakat säkerhetsnyckeltalen rullbaneintrång, luftrumsintrång, avåkning av rullbana, laserhändelser, haverier, allvarliga tillbud, omkomna, allvarligt skadade, antal rapporterade händelser samt verksamhetsutövarnas kvalitetssystem, ledningsfunktion och säkerhetskultur.

För den tyngre delen av luftfarten (kommersiella flygtransporter) har Transportstyrelsen under 2013 arbetat enligt åtaganden som gjorts inom ett EASA<sup>5</sup>-samarbete där de europeiska staterna gjort en gemensam riskanalys och beslutat om åtgärder för att minska riskerna (European Aviation Safety Plan). Den åtgärd som förväntas ha störst betydelse för att förbättra arbetet med flygsäkerheten är införande av en gemensam och tvingande standard för säkerhetsledningssystem. Dessutom har myndigheten informerat på ett flertal branschmöten om de största riskerna inom luftfarten och vilka åtgärder som kan vidtas för att minska dessa.

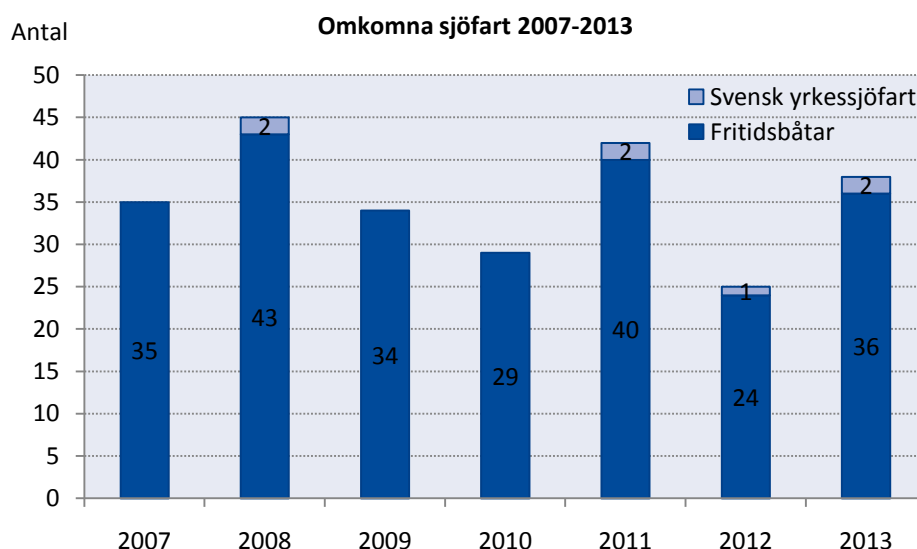
<sup>5</sup> European Aviation Safety Agency.

Inom delar av allmänflyget går det inte att se en trendmässig minskning av antalet omkomna under de senaste åren. Transportstyrelsen har därför påbörjat ett arbete för att se över målsättningar och hur det framtida säkerhetsarbetet ska bedrivas för att öka säkerhetsmedvetenheten och säkerhetskulturen hos verksamhetsutövarna.

## 5 Sjöfart

### 5.1 Omkomna och allvarligt skadade

Antal omkomna inom svensk yrkessjöfart var två under 2013, att jämföra med en 2012 och två under 2011. Samma låga nivå har upprätthållits under den redovisade perioden. Inom fritidsbåtslivet omkom<sup>6</sup> 36 personer vilket var fler jämfört med 2012 då 24 personer omkom men färre jämfört med 2011 då 40 personer omkom. Se figur 6 nedan.



Figur 6. Antal omkomna inom sjöfart 2007-2013, svensk handelssjöfart (yrkessjöfart) och fritidsbåtslivet

Rapporteringen av antal skadade inom yrkessjöfarten skiljer inte på allvarliga och lindriga skador. För 2013 har Transportstyrelsen uppgifter om att 11 personer har skadats inom yrkessjöfarten. Inom fritidsbåtslivet finns ingen sammanställning över antal skadade personer. Ett rapporteringssystem är under uppbyggnad och förväntas vara klart 2015.

<sup>6</sup> Definitionen omfattar omkomna och saknade vid olyckor med fritidsbåtar under färd samt fritidsbåtsrelaterade olyckor i hamn. Sedan 2001 har definitionen vidgats till att omfatta också de som förolyckats på bryggan, på väg till eller från en fritidsbåt. Dödsfall som orsakats av sjukdom, mord eller självmord är inte medräknade. Om det inträffar en drunkning vid bad från båt betraktas det som en badolycka och inte en fritidsbåtsolycka.

## 5.2 Säkerhetsarbete sjöfart

Den senaste stora olyckan på svenskt vatten inträffade på passagerarfärjan M/S Scandinavian Star där 158 personer omkom i en anlagd brand 1990. Omkomna med fiskefartyg utgör en stor andel av de omkomna inom yrkessjöfarten.

Som en del av den riskbaserade styrningen av myndighetens sjösäkerhetsarbete har ett analysforum upprättats under 2013. Syftet är att sammanställa och analysera bland annat information från olycks- och tillbudsrapportering och tillsynsresultat för att kunna lämna rekommendationer och förslag till arbetet med regler, tillstånd och tillsyn. Analysforum ska också ta fram och följa upp mätbara nyckeltal (indikatorer) inom några fokusområden.

Ett omfattande arbete har även initierats av Transportstyrelsen för att öka rapporteringen av tillbud inom yrkessjöfarten. Genom ett ökat kunskapsunderlag från tillbudsrapporteringen kan proaktiva åtgärder vidtas innan olyckor inträffar.

Trots att det var en fin sommar 2013 inträffade något färre olyckor inom fritidsbåtlivet än genomsnittligt under juli. Jämfört med 2012 inträffade betydligt fler olyckor under våren och hösten 2013.

Det är värt att notera att sex personer omkom av kroppsskador och inte av drunkning. Fyra av dessa omkom i samband med kollisioner. En föll över bord under färd och hamnade i båtens propeller och en förgiftades av avgaser från båtens värmare.

Transportstyrelsen har en särskild sjösäkerhetssamordnare som också är sekreterare i Sjösäkerhetsrådet. Under 2013 har koncentration riktats på den olycksdrabbade gruppen män över 50. Betydelsen av vattentäta mobiltelefonfodral, flytvästanvändning och fungerande räddningsstegar har betonats.

Förutom att själva sprida information på mässor och vid föredrag har Transportstyrelsen bidragit till stor uppmärksamhet i media kring båtsäkerhetsfrågor. Samarbetet med andra myndigheter och båtorganisationer har haft stor betydelse för detta.

## 6 Väg

### 6.1 Omkomna och allvarligt skadade

Antalet omkomna har visat en stadig nedgång sedan många år och 2013 omkom 264 personer i den svenska vägtrafiken. År 2010 omkom 266 personer och 2012 omkom 285 personer. Som mest omkom 1 313 personer

båda åren 1965 och 1966. Det är ett långsiktigt och systematiskt arbete av många aktörer som lett till denna gynnsamma trafiksäkerhetsutveckling. Möjligheten att nå det av Riksdagen beslutade etappmålet år 2020 blir alltmer realistiskt.

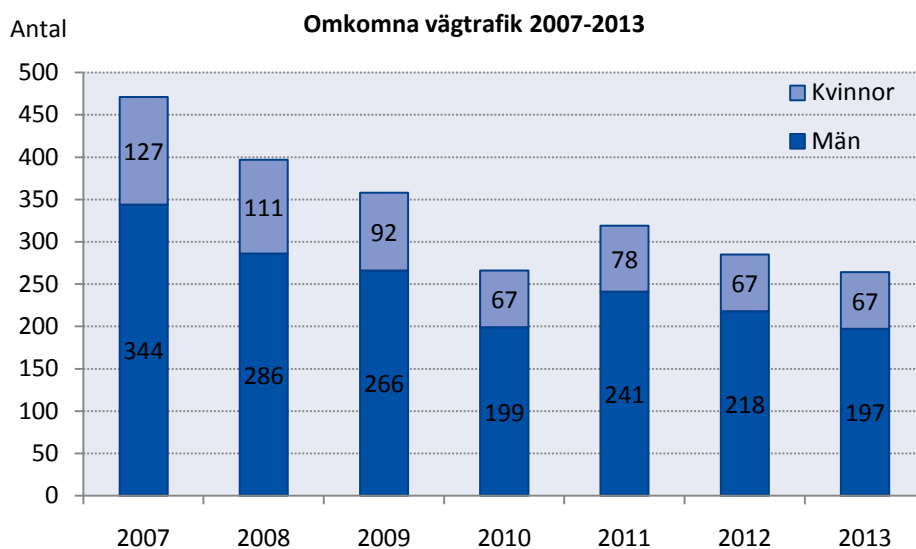
Under perioden 2007–2013 minskade det totala antalet omkomna med 44 procent. För alla trafikantkategorier minskade antalet omkomna under perioden. Under det senaste året ökade dock antalet omkomna bilförare och motorcyklister medan antalet mopedister som omkom inte varit så få sedan mopeden introducerades 1952. Under 2013 omkom tre mopedister jämfört med åtta föregående år. Även antalet svårt skadade mopedister har minskat. Minskningen är speciellt stor efter det att körkortskravet infördes 2010.

Antalet omkomna cyklister minskade betydligt, från 28 till 15, mellan 2012 och 2013. Under 2013 omkom 43 fotgängare, varav 22 personer var 65 år eller äldre. Nio fotgängare har blivit påkörda på ett övergångsställe och av dem var sex äldre än 65 år. Under 2013 omkom elva barn, 0–17 år, vilket innebär en minskning med 54 procent jämfört med 2007. Tre fjärdedelar av de som omkommer i vägtrafiken är män. Under 2013 omkom 197 män och 67 kvinnor vilket är en minskning sedan 2007 med 43 procent för männen och 46 procent för kvinnorna.

Antalet omkomna i mötesolyckor har minskat från 125 till 48 mellan 2007 och 2013, en minskning med 62 procent. En viktig förklaring till denna minskning är den kontinuerliga utbyggnaden av mötesfria vägar som också fortsatt under 2013. Antalet omkomna i singelolyckor har inte minskat lika mycket (- 38 procent) och dessutom ökade antalet från 85 till 94 mellan 2012 och 2013. Bakom ökningen återfinns omkomna motorcyklister. Antalet motorcyklister som omkom i singelolyckor 2013 var 20 jämfört med åtta året innan.

Andra bidragande faktorer till minskningen av antalet omkomna under senare år är sänkta hastigheter och kommunernas arbete med att förbättra trafikmiljön i tätorterna samt den positiva utvecklingen av fordonssäkerheten. Enligt preliminära uppgifter från VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, nådde bilbältesanvändningen och cykelhjälmansvändningen under år 2013 de högsta nivåerna sedan mätningarna inleddes. Ändå är det färre än hälften av alla cyklister som använder hjälm.

Vägtrafiken i Sverige ökade svagt under 2013 (+0,3 procent).



Figur 7. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2007-2013 (2013-2010 exklusive kvinnor). Källa: STH 2013.<sup>7</sup>

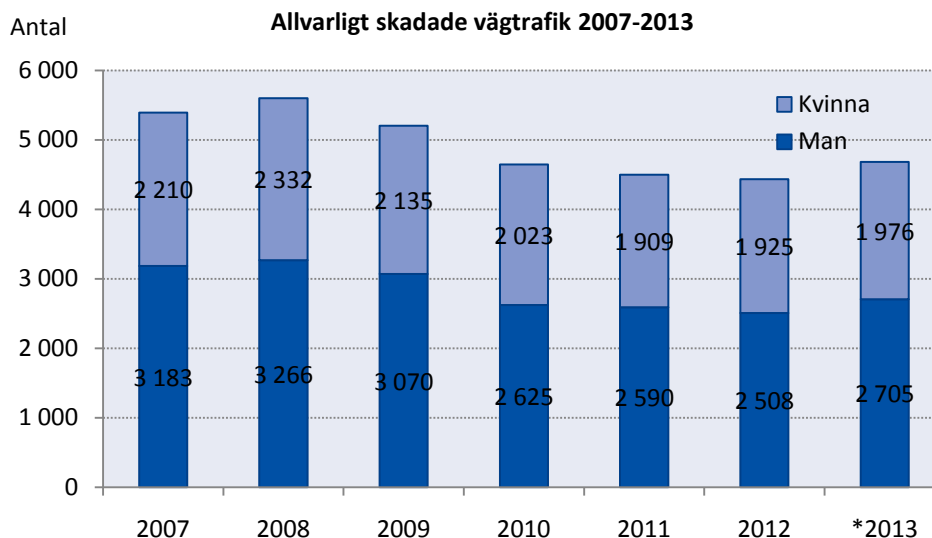
Antalet personer som skadades allvarligt i vägtrafiken ökade för första gången sedan 2008, figur 8 nedan. Fler män än kvinnor skadas allvarligt i vägtrafiken. Hela ökningen med 6 procent fler allvarligt skadade beror på att fler cyklister skadats allvarligt. Nästan hälften (47 %) av alla allvarligt skadade är cyklister.

”Säker cykling” är det viktigaste området för att nå målet för allvarligt skadade till 2020. Särskilt viktigt blir detta då en strategi för ökad cykling har införts. Det gäller att få fler cyklister att börja använda hjälm, men också att tillhandahålla en infrastruktur som tar hänsyn till de oskyddade trafikanternas behov.

Beroende på tolkningen av det föreskriftsbemyndigandet som Transportstyrelsen fått i Plan- och byggförordningen (2011:338) finns möjligheten att vi i framtiden kan stötta eller reglera väghållarna till att utföra drift och underhåll så att cykelolyckorna minskar.

<sup>7</sup> Swedish Traffic Accident Data Acquisition, ett informationssystem för data om skador och olyckor.





Figur 8. Antal allvarligt skadade i vägtrafikolyckor 2007-2013 (skattat värde för 2013). Källa: STRADA

## 6.2 Säkerhetsarbete vägtrafik

Riksdagen fastställde i maj 2009 som etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minska med 25 procent. Det innebär en minskning till högst 220 omkomna år 2020 då man utgår från ett medelvärde för 2006-2008.

För att uppnå trafiksäkerhetsmålen tillämpas så kallad målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Det innebär att det finns mål att följa upp för ett antal indikatorer och att trafiksäkerhetsutvecklingen och måluppfyllelsen fortlöpande utvärderas. Uppföljningen av indikatorer är central i målstyrningen. Var och en av indikatorerna har ett målvärde som ska uppnås till 2020. Dessa mål motsvarar tillsammans ett samlat mål för trafiksäkerhetsutvecklingen.

De indikatorer som hittills utvecklats i den takt som krävs för måluppfyllelse är: Nykter trafik, Bältesanvändning, Säkra personbilar, Säkra motorcyklar samt Säkra statliga vägar. De indikatorer som inte utvecklats i den takt som krävs för måluppfyllelse är: Hastighetsefterlevnad och Hjälm användning.

Dessutom kommer indikatorerna Säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort och Drift och underhåll av gång- och cykelvägar att följas upp när mål och mått har fastställts.