

STRATEGI

Säkrare båtliv 2020



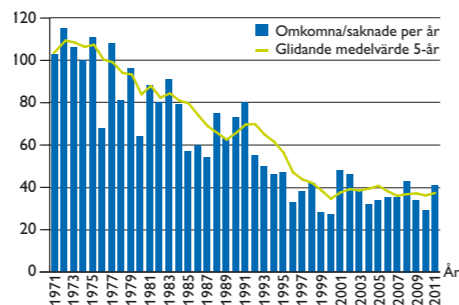
Antalet omkomna i fritidsbåtlivet ska minska fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras till 2020. Det målet har regeringen fastlagt. Transportstyrelsen har fått i uppdrag att ta fram en strategi för hur målet ska uppnås. Den 29 januari 2011 redovisade Transportstyrelsen uppdraget till regeringen. Strategin har tagits fram i samverkan med ett antal myndigheter samt andra berörda organisationer och intressenter. Samarbete med och engagemang från dem är också förutsättningen för att strategin ska kunna genomföras.

37 omkomna eller saknade i genomsnitt under 2000-talet

Sjösäkerhetsrådet har sedan början av 1970-talet fört statistik över fritidsbåtsolyckor i Sverige.

Statistiken visar att antalet dödsolyckor har minskat kraftigt sedan 1970-talet, men den nedåtgående trenden har planat ut under det senaste decenniet. Antalet omkomna eller saknade i fritidsbåtsolyckor har hittills under 2000-talet legat på i genomsnitt drygt 37 personer per år.

Omkomna i fritidsbåtsolyckor 1971–2011



Kunskapen om orsaken bakom dödsolyckorna inom båtlivet behöver förbättras. Ett arbete med att utreda dödsolyckorna inom båtlivet har påbörjats inom Transportstyrelsen.

I strategiarbetet har ett eget mål för antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor preciserats. Målet är att antalet omkomna går ned till 25 personer per år (räknat på ett glidande femårsgenomsnitt) till år 2020.



Bättre data över allvarligt skadade behövs

Någon tillförlitlig statistik över antalet allvarliga personsador finns inte. Därför behöver rutiner för en kvalitativ, riksomfattande datainsamling utvecklas och utifrån denna sätta in åtgärder som minskar antalet personsador. Systemet bör vara i drift senast 2015. Ett pilotprojekt har startats där Transportstyrelsen samarbetar med ett urval akutsjukhus i Västra Götaland för att få in underlag som rör fritidsbåtsolyckor till informationssystemet STRADA. Pilotprojektet omfattar även olyckor på järnväg. STRADA förvaltas av Transportstyrelsen och används idag för data om olyckor inom vägtrafiken.

Utifrån det förbättrade underlaget kan samhälls-ekonomiskt försvarbara säkerhetskänsliga åtgärder sättas in.

Det är också viktigt att mäta effekterna av de åtgärder som sätts in.



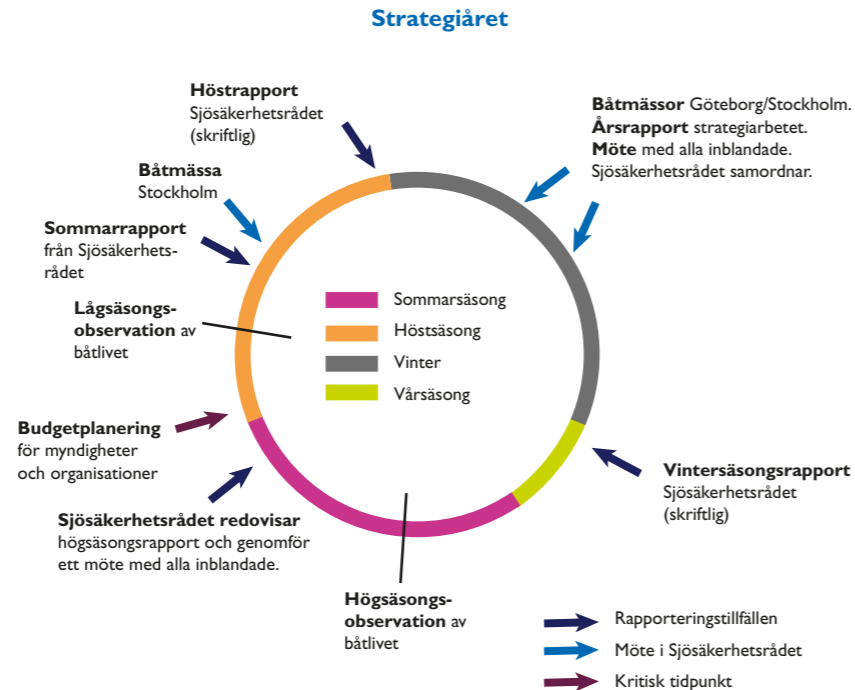
Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer med anknytning till båtlivet, för att främja sjösäkerheten. Rådet leds av Transportstyrelsen.

Så ser årsplanen för ”Strategi säkrare båtliv 2020” ut

För att ”Strategi säkrare båtliv 2020” ska lyckas krävs en samordnad satsning. Transportstyrelsen och övriga som medverkat till att ta fram strategiförslaget menar att det är naturligt att Sjösäkerhetsrådet får en samordnande och styrande roll i detta arbete.

Ett förslag till hur arbetet kan planeras över ett år har tagits fram i strategin. Planen tar hänsyn till bland annat båtsäsongerna, att båtolyckorna är flest under april–september och möjligheterna till ett medialt intresse.

Enligt planen ska Sjösäkerhetsrådet fyra gånger under året rapportera hur arbetet med strategin fortlöper samt hur utvecklingen av antalet döda och allvarligt skadade ser ut.



Insatser bör starta redan nu

Under strategiarbetet har olika arbetsgrupper fokuserat på viktiga frågor som fall överbord och flytväst användning, alkohol och droger samt kunskap. Detta arbete kommer att fortsätta och utvecklas inom ramen för Sjösäkerhetsrådet. Insatser har också identifierats som kan påbörjas nu, utifrån den kunskap som redan finns samlad. Här följer några exempel på vad myndigheter och organisationer bör verka för:

Fler användare av vattentäta påsar för mobiltelefoner.

Mobiler i vattentäta påsar har räddat ett antal liv de senaste åren och kunnat ge nödställda snabb räddning. Insatser bör göras för att öka användningen.

Bättre mobiltäckning. Både mobiltäckning och VHF-täckning är dålig i vissa farvatten. Genom bättre täckning kan nödställda få hjälp snabbare.

Ökad hamnsäkerhet. Fler seglare omkommer i hamnarna än ute på öppna havet. Genom att hamnförvaltare tänker igenom vilka risker som finns i hamnarna, kan till exempel kollisioner med fasta föremål som bropelare och stälbojar förebyggas.

Förbättringar av sjökort och utprägning. Det finns vissa brister i befintliga sjökort som behöver rättas till. Sjökorten

kan också behöva ändras på platser där många båtar går på grund. Alternativt kan ändrad eller ny utprägning minska risken för grundstötning.

Fler kommunikationsinsatser riktade till fritidsfiskarna.

Närmare hälften av alla fritidsbåtolyckor med dödlig utgång sker i samband med fritidsfiske. Kommunikationsinsatser riktade direkt till fritidsfiskarna, till exempel om flytvästar och vattentäta påsar för mobiltelefoner, kan öka säkerhetsmedvetandet och därmed minska olyckorna.

Ökad dignitet åt insjöproblematiken. I arbetet med att utreda fritidsbåtolyckor bör man lägga särskild vikt vid den stora mängd olyckor som sker i insjöarna, för att kunna sätta in rätt åtgärder för att minska antalet olyckor där.

Insatser på sikt

Strategin pekar också på insatser som regeringen bör överväga för att underlätta Transportstyrelsens arbete. Ändrad lagstiftning, så att akutsjukhus blir skyldiga att rapportera skador som rör alla trafikslag är ett exempel. Ett annat är ändrad lagstiftning så att Transportstyrelsen kan få del av sekretesskyddat material som rör omkomna, skadade och nödställda i samband med olyckor.

Ta del av hela strategin i rapporten ”Strategi säkrare båtliv 2020”.

Om framtagandet av ”Strategi säkrare båtliv 2020”

I arbetet med ”Strategi säkrare båtliv 2020” har Transportstyrelsen samrått med Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Transportstyrelsen har dessutom samverkat med Sjöpolisen i Stockholms län, Sjöpolisen i Västra Götalands län, Tillväxtverket, Försvarsmakten, båtförsäkringsbolagen, Riksföreningen Gästhamnar Sverige, Nordic Maritime Service Stockholm, Båtlivsutbildarna i Sverige, Dagens båtliv, Svenska Sportdykarförbundet, Svenska Kanotförbundet, Sportfiskarna, Svenska Båtunionen, Nämnden för båtlivsutbildning, Svenska Kryssarklubben, Svenska Livräddningssällskapet, Svenska Seglarförbundet, Svenska Sjöräddningssällskapet, Sweboat och Skärgårdsstiftelsen.

Strategiarbetet har genomförts genom en större workshop samt ett antal möten i fokusgrupper med representanter för de olika myndigheterna och organisationerna. Deltagarnas engagemang och kompetens har varit en förutsättning för framtagandet av strategin.

Förslaget till strategi har också varit på remiss hos berörda myndigheter och organisationer.