Trafiksäkerheten i Sverige

Att lära av händelser och olyckor

TRANSPORT STYRELSEN

© Transportstyrelsen

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2014-1532

Månad År Oktober 2014

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 ges en bild över trafiksäkerhetsläget för föregående år. De två andra gångerna, under våren/sommaren samt under hösten, innehåller ett tema som ändras varje gång. Den rapporten du nu läser har temat Att lära av händelser och olyckor och handlar om på vilket sätt Transportstyrelsen arbetar med händelserapportering för att förebygga olyckor.

Norrköping, oktober 2014

Staffan Widlert
Generaldirektör

Innehåll

TRANSPORTSTYRELSENS HÄNDELSERAPPORTERING 4
Inledning 4
Järnvägstrafik 4
Inrapportering 4
Bearbetning 5
Åtgärder 5
Luftfart 6
Inrapportering 6
Bearbetning 6
Åtgärder 6
Sjöfart 7
Inrapportering 7
Bearbetning 7
Åtgärder 7
Vägtrafik 8
Inrapportering 8
Bearbetning 9
Åtgärder 10

STATISTIK 11
Järnvägstrafik 11
Luftfart 12
Sjöfart 12
Vägtrafik 14

Transportstyrelsens händelserapportering

Inledning

När Transportstyrelsen bildades 2009 var ett av målen att skapa en gemensam organisation för ett effektivt och framgångsrikt säkerhets- och skyddsarbete. Inriktningen var att nå nollvisionens målsättningar inom de fyra trafikslagen. Inom luftfart, sjöfart och järnvägstrafik var säkerhetsnivån redan hög och för dessa trafikslag var nollvisionen nära nog uppfylld. Vägtrafiken hade en annan utgångspunkt och därmed en längre väg till att uppfylla nollvisionen.

En viktig del i synen på den nya myndighetens uppgifter var att främja värdefullt lärande mellan trafikslagen. Oavsett trafikslag fordras ett fortsatt systematiskt och framåtsyftande säkerhetsarbete för att nå nollvisionens målsättningar. Genom att samla olika trafikslagsvisa erfarenheter och kompetenser inom samma myndighet kan helhetssyn och viktiga synergier skapas. Samarbetet inom myndigheten kan användas för effektivisering, förenkling och förbättring av verksamheten.

Ett viktigt säkerhetsarbete är Transportstyrelsens insamling och hantering av händelse-, olycks- och skadestatistik. Utformningen av arbetet på detta område skiljer sig åt mellan trafikslagen, exempelvis är viss rapportering styrd av föreskrifter medan annan är frivillig. Men med trafikslagsövergripande samverkan förbättras statistikens jämförbarhet och kvalitet.

Systemet med inrapportering av händelse-, olycks- och skadestatistik bygger på att lärdomar av inträffade händelser, både hos operatören och hos myndigheten, ska leda till att de inte inträffar igen och på så sätt förbättras trafiksäkerheten.

Järnvägstrafik

Inrapportering

Omedelbar rapportering
Transportstyrelsen bedriver en telefonberedskap som tar emot, registrerar och analyserar anmälningar om ca 600 spårbundna olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende per år. Telefonberedskapen är tillgänglig dygnet runt, årets alla dagar. De händelser som ska rapporteras till telefonberedskapen definieras i Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg[1] samt

[1] TSFS 2011:86

olycksrapportering för tunnelbana och spårväg[2]. Stöd för regler om olycks- och säkerhetsrapporteringen finns i Järnvägslagen[3].

I vissa fall ska de anmälda händelserna rapporteras vidare till Statens haverikommission (SHK). SHK beslutar om de ska utreda de anmälda händelserna. Stöd för Transportstyrelsens vidarerapportering till SHK finns dels i avtal med SHK, dels i lag och förordning om undersökning av olyckor[4]. Utöver SHK:s mandat att utreda olyckor och tillbud har tillståndshavarna inom järnväg, tunnelbana och spårväg, ansvar för att utreda inträffade händelser inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem.

Årlig rapportering
Utöver den omedelbara rapporteringen, som gäller när en oönskad säkerhetsrelaterad händelse har inträffat, ska tillståndshavarna även lämna en årlig olycks- och säkerhetsrapport. Rapportens innehåll definieras i Transporstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg samt i föreskrifter om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg. Den årliga rapporteringen sker via en blankett som publiceras på Transportstyrelsens externa hemsida.

Bearbetning

Insamlad data bearbetas av Transportstyrelsen. De anmälda händelserna riskvärderas vid veckovisa möten. Vid dessa möten avgörs också om händelserna är anmälningspliktiga enligt Transportstyrelsens föreskrifter. Bedömningarna sker i så nära anslutning till händelsens rapportering som möjligt. Resultatet från veckomötena används bland annat som planeringsunderlag för kommande tillsyner. När personskador[5] uppstått utförs även en personskadekontroll. I första hand görs detta genom upplysningar från polismyndigheterna men även andra källor är tillgängliga, t.ex. informationssystemet STRADA som innehåller sjukvårds- och/eller polisrapporter om plankorsningsolyckor och spårvägsolyckor. Personskadekontrollerna ska leda till att man kan fastställa personskadornas omfattning[6] och orsaken till att händelsen inträffade[7].

Åtgärder

Utöver underlag till Transportstyrelsens interna tillsynsarbete bearbetas det insamlade materialet för att ta fram underlag till några olika rapporter: offi-

[2] TSFS 2011:87
[3] 2 kap. 6 § järnvägslagen
[4] Lag (1990:712) och förordning (1990:717) om undersökning av olyckor
[5] Skadade och/eller avlidna personer i samband med att olyckan inträffade
[6] Om personen blev allvarligt skadad, avled eller lindrigt skadad
[7] Om det var en olyckshändelse eller självmordshändelse

ciell olycksstatistik för bantrafiken, olycksstatistik på järnväg till Eurostat samt en årlig säkerhetsrapport till Europeiska järnvägsbyrån.

Varje nationell säkerhetsmyndighet ska enligt järnvägssäkerhetsdirektivet[8] årligen lämna en rapport som beskriver det nationella säkerhetsläget inom järnväg till Europeiska järnvägsbyrån (ERA). Rapporten baseras dels på den årliga datainsamlingen som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare lämnar till säkerhetsmyndigheten, dels på data om säkerhetsmyndighetens tillsynsarbete, tillståndsprövning, viktiga förändringar i regelverk med mera.

Luftfart

Inrapportering

Inom luftfartsområdet registreras alla tillbud och olyckor i en databas som är gemensam för alla EU-länder. I databasen registreras samtliga olyckor och tillbud som har inträffat i Sverige eller som berör ett svenskregistrerat luftfartyg oberoende av var tillbudet eller olyckan har inträffat. 2013 rapporterades omkring 6 700 händelser till Transportstyrelsen.

Bearbetning

Transportstyrelsen samlar in, lagrar, bearbetar, utvärderar, skyddar och sprider informationen om händelser. Allt i enlighet med regelverken inom luftfartsområdet. Informationen avrapporteras och används både internt och externt samt nationellt och internationellt.

Åtgärder

Rapporteringen av tillbud och olyckor är ett viktigt inslag i det proaktiva flygsäkerhetsarbetet. Transportstyrelsens huvudsakliga användningsområde för rapporteringen är som underlag för att styra och prioritera myndighetens arbete med regler, tillstånd och tillsyn utifrån ett riskperspektiv. SHK underrättas om allvarliga tillbud och olyckor. Informationen används även för rapportering till Trafikanalys som underlag för Sveriges officiella statistik och uppföljning av de transportpolitiska målen. Media och allmänhet är en stor efterfrågare av statistik och information om tillbud och olyckor. Informationen från rapporteringen återkopplas även till allmänheten och branschen genom statistik och analyser på Transportstyrelsens hemsida och i olika publikationer.

[8] Kommissionens och rådets direktiv 2004/49/EG

Sjöfart

Inrapportering

När det gäller yrkessjöfarten registreras alla tillbud och olyckor i en nationell databas för sjöfartsområdet. Det finns även en gemensam databas för EU som hanteras av SHK. Årligen rapporteras 200-250 händelser till Transportstyrelsen. Sekretesskyddet är löst inom sjöfartsbranschen och Transportstyrelsen har därför för avsikt att verka för att få till stånd en lagstiftning som möjliggör ett ökat skydd för rapportörer av tillbud och olyckor inom sjöfartsområdet.

För fritidssjöfarten ska, enligt förordningen om undersökning av olyckor, polismyndigheter, Tullverket och Kustbevakningen underrätta Transportstyrelsen vid olyckor med fritidsfartyg som medfört att någon avlidit eller fått svår kroppsskada. Inom fritidssjöfarten saknas dock till stor del krav på händelserapportering.

Bearbetning

I Sjöolyckssystemet (SOS) registreras samtliga olyckor och tillbud som inträffat i Sverige eller som berör ett svenskflaggat handels- eller fiskefartyg oberoende av var tillbudet eller olyckan inträffat. Händelserna delas in i tillbud, mindre allvarliga olyckor och allvarliga olyckor. Varje rapport analyseras och kodas i databasen.

Statistiken om dödsolyckor inom fritidssjöfarten kvalitetssäkras genom avstämningar med Livräddningssällskapet. Uppgifter om olyckor, omkomna m.m. sparas för närvarande i Word- och Excel-filer, för att möjliggöra statistikframtagning och analyser.

För att Transportstyrelsen ska kunna bedriva säkerhetsförebyggande arbete inom fritidsbåtssektorn behövs mer statistik och information om inträffade olyckor. För detta ändamål har Transportstyrelsen byggt upp en datafångstverksamhet som bland annat bygger på bevakning av Sjöfartsverkets sjöräddningsloggar och uppgifter från Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Sjöpolisen, Kommunala räddningstjänsten, SOS-alarm, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, båtförsäkringsbolag samt båtorganisationer. Viktigt är även uppgifter i media och insamling av data genom STRADA-samarbetet.

Åtgärder

Rapporteringen av tillbud och olyckor är ett viktigt inslag i det proaktiva sjösäkerhetsarbetet. Transportstyrelsens huvudsakliga användningsområde för rapporteringen är som underlag för att styra och prioritera myndighetens

arbete med regler, tillstånd och tillsyn utifrån ett riskperspektiv. Transportstyrelsen använder informationen dels för att sprida information till myndighetens inspektörer, och dels som underlag i analysarbetet och den riskbaserade tillsynen. Utifrån rapporteringen av tillbud och olyckor följs trender regelbundet upp och åtgärder vidtas vid behov. Säkerhetsnyckeltal tas fram för att följa utvecklingen och trender inom vissa av sjöfartens fokusområden.

Alla tillbud och olyckor inom sjöfartsområdet som kommer Transportstyrelsen till kännedom rapporteras vidare till SHK. Uppgifter från databasen kan begäras ut och används bland annat för forskningsändamål eller som information till branschen. Informationen används även för rapportering till Trafikanalys som underlag för Sveriges officiella statistik och uppföljning av de transportpolitiska målen. Media och allmänhet efterfrågar ofta statistik och information om tillbud och olyckor. Informationen från rapporteringen återkopplas även till allmänheten och branschen genom statistik och analyser på Transportstyrelsens hemsida och i olika publikationer. Rapportering av uppgifter och tillbud och olyckor sker bland annat till FN-organ, den europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA, Helsingforskommissionen HELCOM m.fl.

Insjö/ForeSea är ett för sjöfartsbranschen gemensamt erfarenhetssystem, där deltagande rederier rapporterar olyckor och tillbud. Rapporteringen bygger på rederiernas interna rapportering, och syftar till att dela och sprida erfarenheter inom sjöfartsbranschen. Transportstyrelsen deltar i samarbetet, och kan ta del av viss anonymiserad information som underlag för analysverksamheten.

Transportstyrelsen presenterar bl.a. olycksstatistik från fritidsbåtlivet. Statistik om fritidsbåtsområdet sammanställs också för interna behov.

Vägtrafik

STRADA är ett informationssystem om vägtrafikolyckor där personskada uppstått. Informationssystemet ska stödja trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå. Polis och sjukvård rapporterar in i systemet och förutom vägtrafikolyckor innehåller registret även uppgifter om fotgängares fallolyckor.

Inrapportering

Polisens rapportering är reglerad vilket innebär att polisen har en skyldighet att rapportera vägtrafikolyckor till Transportstyrelsen[9]. Sedan 2003 registrerar samtliga 21 polismyndigheter personskadeolyckor inom väg-

[9] Kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor

transportområdet i STRADA. Rapporteringen bygger på trafikmålsanteckningar som fylls i på olycksplatsen. En rapportör hos polisen registrerar sedan händelsen i STRADA. Polismyndigheterna rapporterar årligen in ca 17 000 personskadeolyckor.

Som grund för sjukvårdens registrering finns överenskommelser mellan respektive sjukvårdshuvudman eller sjukhus och Transportstyrelsen. Sjukvårdens registrering bygger på informerat samtycke från varje patient[10]. I dagsläget rapporterar 68 av Sveriges 69 akutsjukhus i STRADA[11], årligen rapporteras ca 40 000 skadefall.

Sjukvårdens rapportering innebär att en trafikskadejournal fylls i av patienten, på plats eller i hemmet. Trafikskadejournalen kompletteras sedan med information från journalanteckningar i olika led, t ex akutjournal och ambulansjournal, innan rapporten registreras i STRADA.

Genom att uppgifter från två källor sammanförs ges ett bättre informationsunderlag. Dels minskas mörkertalet då polisen inte känner till alla trafikolyckor (gäller framför allt fotgängares fallolyckor), dels får man en bättre bild av skadegraden genom sjukvårdens diagnoskodning.

STRADA är ett så kallat GIS-baserat system vilket innebär att kartor används i hög utsträckning för registrering, urval och presentation av olycksdata.

Bearbetning

Det finns olika sätt att ta ut informationen från STRADA. Med verktyget STRADA uttagswebb kan personer som arbetar med trafiksäkerhet och olycksanalyser ta fram data som behövs i deras arbete med att förbättra säkerheten på landets vägar.

Varje år tar Transportstyrelsen fram dataunderlag om vägtrafikolyckor där personskada uppstått. Underlaget bildar den officiella statistik som Trafikanalys ansvarar för. Sedan 2003 baseras den officiella statistiken på den polisrapporterade informationen i STRADA. I arbetet med att ta fram och säkerställa den officiella statistiken används även andra källor, exempelvis Trafikverkets djupstudieverktyg om dödsolyckor på vägarna samt data från Rättsmedicinalverket och Statistiska centralbyrån.

[10] Samtycke enligt personuppgiftslagen (1998:204)
[11] Hösten 2014

Åtgärder

En viktig utgångspunkt för STRADA har varit att informationssystemet ska ge underlag för att ”*vidta rätt åtgärder samt stödja trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå*”. Några exempel på användare av data från STRADA är kommuner, Trafikverket, konsultbolag, polisen, Sveriges kommuner och landsting. Den gemensamma nämnaren är att alla på ett eller annat sätt arbetar för att på sikt uppnå nollvisionen om att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Exempel på Transporstyrelsens användning av riskvärdering av inrapporterade händelser

Under 2010 – 2012 uppmärksammade Transportstyrelsen att risken för anställda som vistas i spårmiljö ökade, bland annat på grund av de allvarliga olyckor som inträffat men även på grund av ett ökat antal tillbud. Transportstyrelsen vidtog därför tillsynsåtgärder framförallt gentemot Trafikverket, som är den statligt ägda infrastrukturförvaltaren. En sådan åtgärd var granskning av Trafikverkets avvikelsehantering.

Under 2010 krävde Transportstyrelsen att Trafikverket skulle vidta åtgärder för att öka säkerheten vid arbete i spår. Trafikverket skärpte därefter de interna reglerna vid arbete i spår. Trafikverket har även uppgett att de numera gör ca 450 oanmälda arbetsplatskontroller per år på platser där det pågår arbete i spår.

Under 2012 inträffade en allvarlig olycka där en anställd omkom vid en växlingsrörelse. Omedelbart efter händelsen informerade det involverade järnvägsföretaget samtliga ägare av fordonstypen Z70 om risken för sprickbildning, vilket var den bidragande orsaken till olyckan. Dessutom lades körförbud på samtliga Z70 hos järnvägsföretaget. Efter olyckan gjorde Transportstyrelsen en revision mot samtliga järnvägsföretag som var innehavare av samma eller närbesläktade fordonstyper. Transportstyrelsen informerade även företagen om att denna fordonstyp har hög risk för sprickbildning i hjulaxlar.

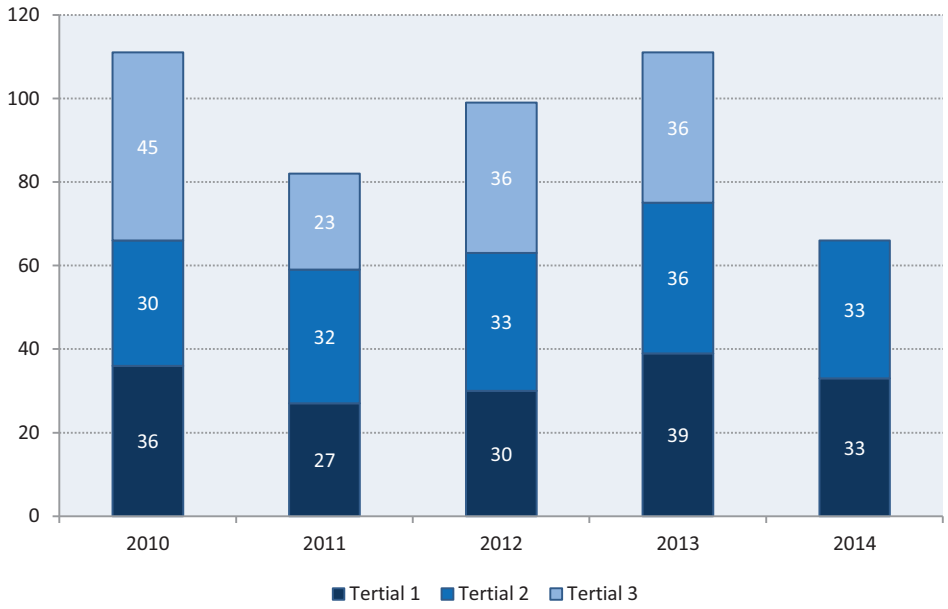
Statistik

Transportstyrelsen för statistik över olyckor och tillbud inom de fyra trafikslagen. Nedan redovisas kort utvecklingen under andra tertialet 2014 i relation till historiskt utfall. Notera att alla statistikuppgifter rörande 2014 är preliminära.

Har du frågor kring statistiken? Kontakta Karin Bengtsson 010- 495 56 09 eller Khabat Amin 010- 495 56 66 (vägtrafik), Eva Linmalm 010- 495 55 05 (järnväg) eller Helen Axelsson 010- 495 41 67 (sjö- och luftfart).

Järnvägstrafik

Enligt preliminära siffror omkom 66 personer i järnvägstrafiken under årets första åtta månader. Under samma period 2013 omkom 75 personer och året innan omkom 63 personer. De som omkommit under 2014 är antingen obehöriga personer i spårområdet eller plankorsningstrafikanter. Ingen anställd eller passagerare har hittills avlidit till följd av järnvägsdriften under 2014.



Figur 1: Antal omkomna i järnvägsdrift per tertial 2010 – 2014.

Tunnelbana

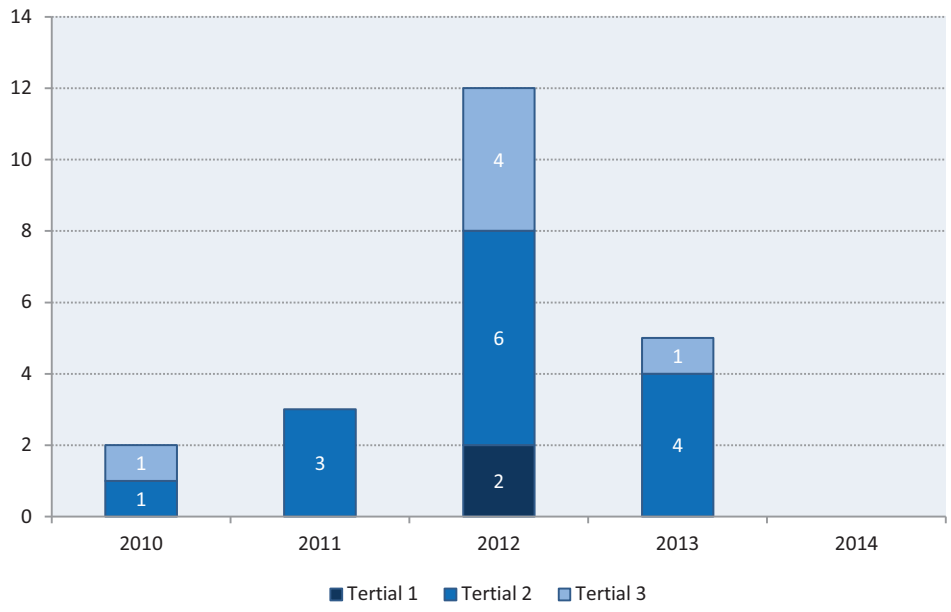
Det är 5 personer som avlidit vid tunnelbanedrift under de första åtta månaderna. Under motsvarande period 2013 omkom 6 personer och 2012 var det 9 personer.

Spårväg
Ingen person har omkommit till följd av spårvägsdriften de åtta första månaderna 2014 respektive 2013. 2012 omkom 2 personer.

Luftfart

Till och med augusti månad 2014 har inga olyckor med dödlig utgång inträffat inom luftfarten. Under motsvarande period 2012 och 2013 omkom åtta respektive fyra personer.

Majoriteten av dödsolyckorna sker inom allmänflyget[12], t.ex. privatflyg och sportbetonad luftfart. Denna aktivitet är som störst under sommarmånaderna.



Figur 2. Antal omkomna inom luftfarten per tertial 2010–2014.

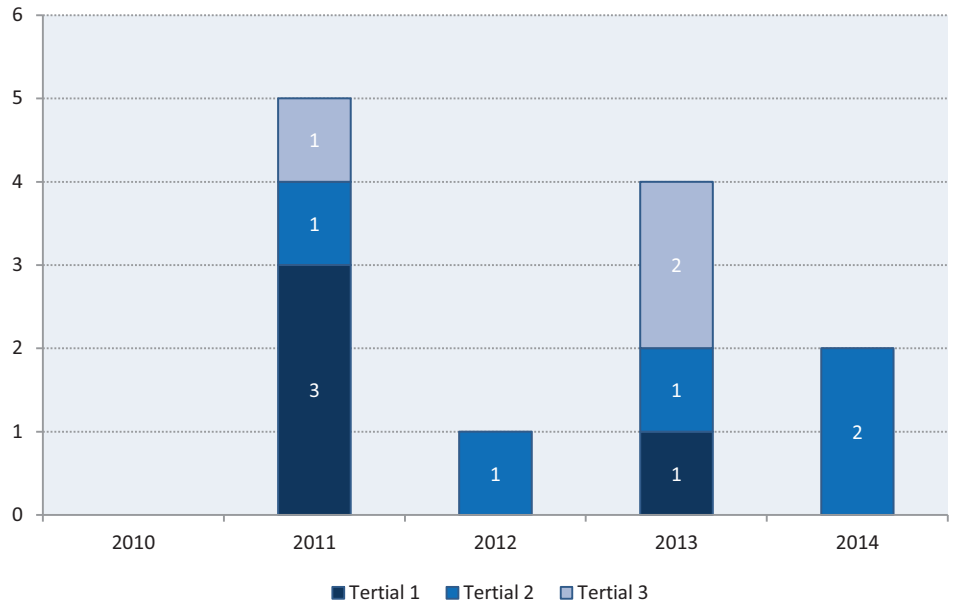
Sjöfart

Yrkessjöfart

Under det andra tertialet 2014 har två personer omkommit i svensk yrkessjöfart, se figur 3 nedan. Mellan 2010-2014 omkom totalt tio personer i sjöolyckor inom svensk yrkessjöfart. Nio av dessa var besättningsmän.

Fiskefartyg är överrepresenterade i statistiken över allvarliga olyckor och omkomna, och det sker generellt också fler olyckor med dödlig utgång på mindre fartyg.

[12] Allmänflyg utgörs av verksamhet med luftfartyg som varken är bruksflyg eller kommersiell flygtransport.



Figur 3. Antal omkomna inom yrkessjöfarten per tertial 2010–2014.

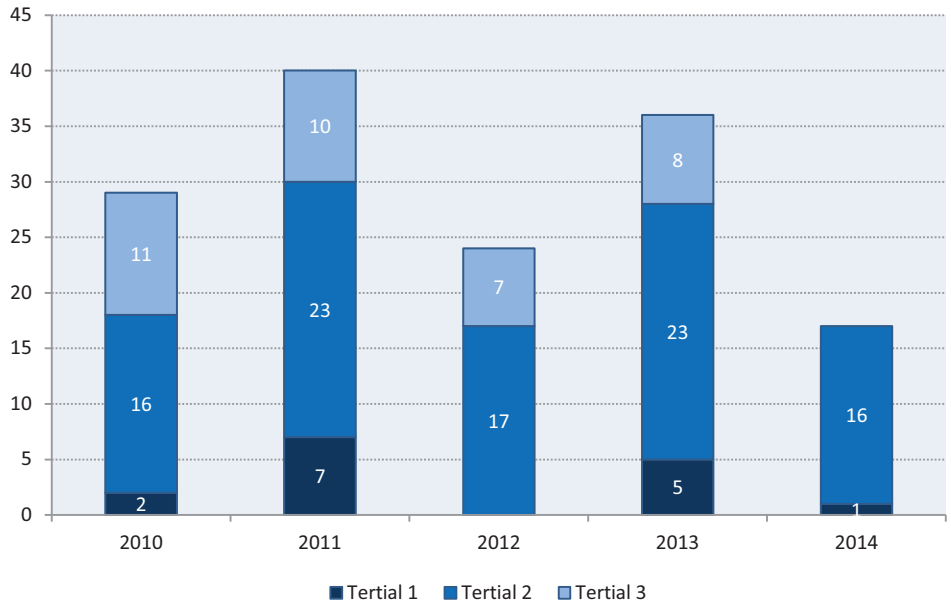
Fritidsbåtslivet

Antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor[13] varierar mycket från år till år, se figur 4 nedan. Ett mål som satts upp i Strategi säkrare båtliv 2020[14] är att minska motsvarande medelvärde till 25.

Under januari- augusti har 17 personer omkommit vilket är färre än vanligt. 16 av dessa omkom under tertial 2. Samtliga omkomna har varit män i hög medelålder vilket är det vanliga. Genomsnittligt antal omkomna t.o.m. slutet av augusti under perioden 2005-2012 är 25.

Den geografiska spridningen av dödsolyckorna är anmärkningsvärd. Endast två av de omkomna har förolyckats i saltvatten. De båda omkom i hamn. Således har ingen omkommit i samband med färd i saltvatten. Ingen har heller omkommit på statligt vatten.

[13] Definition på omkommen vid fritidsbåtsolycka: Alla omkomna och saknade vid olyckor med fritidsbåtar under färd samt fritidsbåtsrelaterade olyckor i hamn. Sedan 2001 har definitionen vidgats till att även omfatta 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 en båt betraktas det som en badolycka och inte en fritidsbåtsolycka.
[14] www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Sjofartspublikationer/Fritidsbatliv/Sakrare-batliv---rapport/.



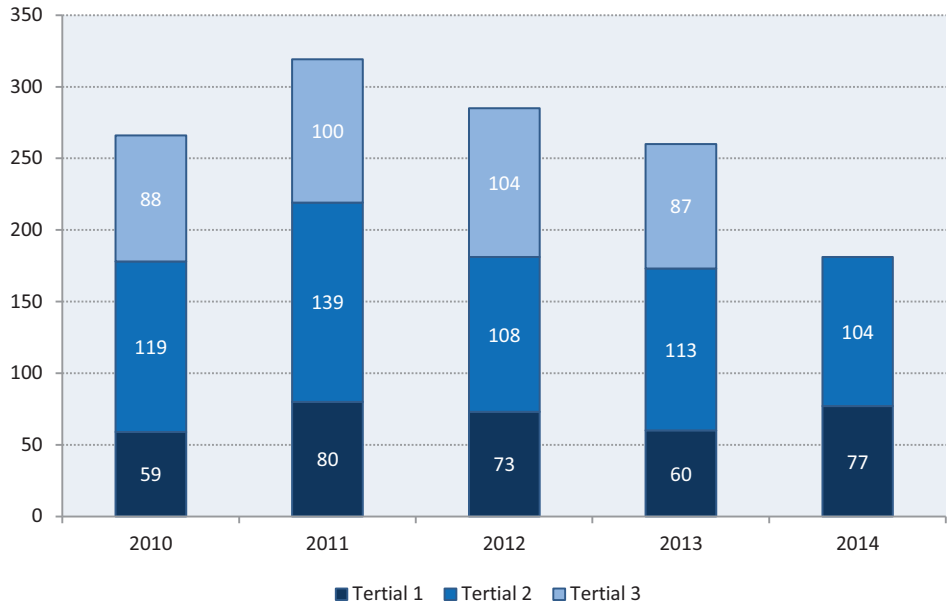
Figur 4. Antal omkomna inom fritidssjöfarten per tertial 2010–2014.

Vägtrafik

Under andra tertialet 2014 omkom 104 personer i vägtrafiken. Det är 9 färre än under samma period 2013 och 16 färre än motsvarande medelvärde för perioden 2010-2013. Sommaren är en period med mycket trafik på våra vägar vilket innebär att antalet olyckor ökar, det andra tertialet brukar därför vara det mest olycksdrabbade i vägtrafiken.

Det är främst antalet omkomna bilister som har minskat jämfört med föregående år, 44 av de omkomna färdades i bil jämfört med 66 omkomna under motsvarande period 2013. Antalet omkomna motorcyklister har också minskat jämfört med föregående år.

För oskyddade trafikanter syns däremot en ökning i antalet omkomna, 28 av de omkomna var gående eller cyklister jämfört med 17 omkomna under samma period 2013. En sak som kan ha påverkat ökningen av antalet omkomna oskyddade trafikanter kan vara den varma sommaren som medfört att den oskyddade trafiken ökat.



Figur 5. Antal omkomna inom vägtrafik per tertial 2010-2014.