

# STRATEGI SÄKRARE BÅTLIV 2020



Dnr/Beteckning  
ISBN 978-91-86335-05-2  
Författare Sjöfartsavdelningen  
Månad År 2012-02

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

© Transportstyrelsen  
Sjöfartsavdelningen  
Fartygstekniska enheten

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

## SAMMANFATTNING

Transportstyrelsen har fått regeringens uppdrag att ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade inom fritidsbåttrafiken ska kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet. Etappmålet till år 2020 är att antalet omkomna inom fritidsbåttrafiken fortlöpande minskar och att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Det finns idag statistik med god säkerhet över antalet omkomna i fritidsbåtlivet. Däremot saknas tillförlitlig statistik över antalet allvarligt skadade. Under arbetet med strategin har det dragits igång en hel del arbete, som leder i rätt riktning. Dels handlar det om att arbeta fram ett värde att utgå ifrån, ett så kallat nollvärde, dels att säkerställa underlaget till statistiken.

Transportstyrelsen har preciserat ett eget mål för antalet omkomna i fritidsbåtolyckor. Målet är att antalet går ned till 25 personer per år (räknat på ett glidande femårsmedelvärde) till år 2020.

Transportstyrelsen och de myndigheter och organisationer som har bidragit till strategin har enats om att åstadkomma en enad och samlad satsning på ökad säkerhet. I satsningen ingår följande.

- Att utreda och analysera olyckor och incidenter.
- Att sammanställa en mer detaljerad och omfattande statistik än den som finns idag.
- Att utifrån analysresultaten sätta in lämpliga säkerhets- höjande åtgärder. Det kan handla om de vanliga budskapen om beteendeförändringar, flytväst användning, nykterhet och gott sjömanskap. Det kan också handla om att det kan behövas en förbättrad infrastruktur i form av sjökort, farleder och sjömärken. Kanske kan räddningstjänsten behöva förändras, båtarna kan göras säkrare etc.
- Att utifrån den förbättrade statistiken mäta effekterna av de åtgärder som satts in.

Dessutom ingår följande i strategiförslaget.

- Att skapa en effektiv organisation för samverkan och samråd med alla inblandade myndigheter och organisationer. En arbetsmodell finns beskriven i 7.2.
- Att skapa en samhällsekonomiskt god modell, där insatserna är väl motiverade och effekterna mätbara.
- Att uppmuntra till tekniska innovationer, t.ex. personliga nödsändare och effektiva räddningsstegar för småbåtar.



# INNEHÅLL

Sammanfattning .....	3
1 Uppdraget .....	5
2 Arbetsätt .....	6
3 Bakgrund .....	7
4 Mål 2020 .....	12
5 Indikatorer på förändringar inom båtlivet .....	14
6 Jämförelse med väg- och flygsäkerhet .....	15
7 Årsplan för Strategi säkrare båtliv .....	17
8 Prioriterade områden .....	19
9 Framtidens båtliv .....	23

# 1 UPPDRAGET

Genom regleringsbrevet<sup>1</sup> 2011 gav regeringen Transportstyrelsen följande uppdrag:

*”Transportstyrelsen ska i samråd med Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade ska kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet inom fritidsbåttrafiken. Transportstyrelsen ska i arbetet med uppdraget samverka med övriga berörda organisationer och intressenter. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 29 februari 2012.”*

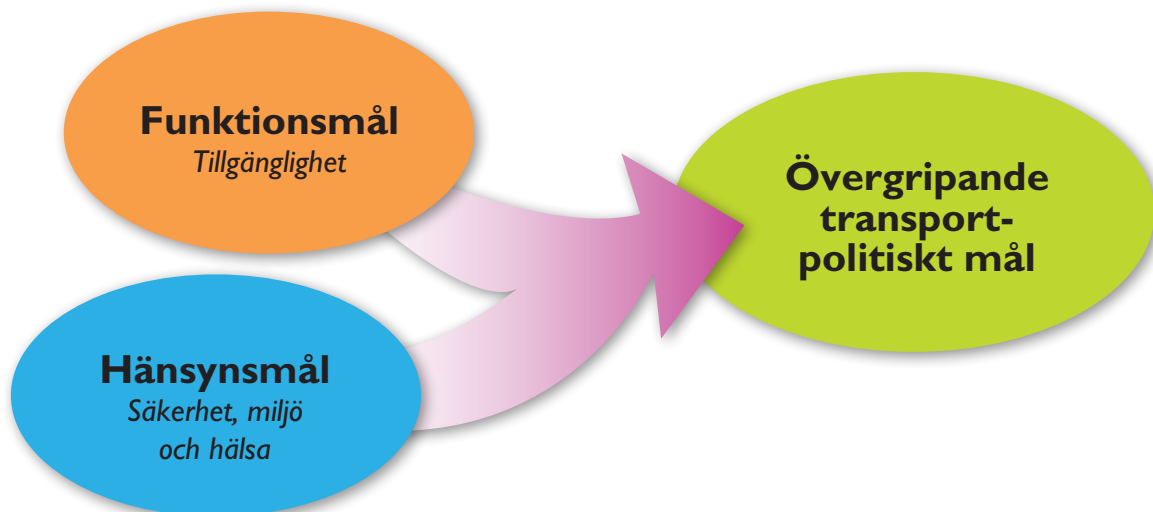
I propositionen Mål för framtidens resor och transporter<sup>2</sup> ger regeringen sin syn på i vilken riktning myndigheterna ska verka. Inriktningen är uppdelad i hänsynsmål och funktionsmål. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Det är viktiga aspekter, som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller

skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Så här preciseras hänsynsmålet:

*”6.4 Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom sjötransportområdet*

*Regeringens bedömning: Målet för säkerhet inom sjötransportområdet bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken fortlöpande minskar samt att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 till 2020. För att uppnå målet inom yrkessjöfarten kommer ett intensifierat förebyggande arbete i samarbete med redare, fiskare och de sjöfackliga organisationerna samt en effektiv tillsyn att krävas. För att uppnå målet inom fritidsbåttrafiken kommer fler aktörer än vad som är fallet i dag att behöva involveras för att sprida information om hur säkerheten kan ökas och riskerna minimeras.”*

FIGUR 1 ILLUSTRATION AV MÅLSTRUKTUREN.



Funktionsmålet och hänsynsmålet bidrar till att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet. Funktionsmålet och hänsynsmålet konkretiseras med ett antal preciseringar.

<sup>1</sup> Regleringsbrev för budgetåret 2011 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer 2010-12-22

<sup>2</sup> Mål för framtidens resor och transporter 2008/09:93

# 2

## ARBETSSÄTT

Arbetet med att ta fram en strategi ska göras i samverkan med berörda myndigheter och organisationer. Detta framgår tydligt av uppdraget. Strategiarbetet har varit indelat i fyra faser.

### FAS I

Den 15–16 mars 2011 genomfördes en workshop på Häringslösa slott. De flesta berörda (ett 30-tal myndigheter och organisationer) bjöds då in. Syftet var dels att få fram och prioritera orsaker till olyckor idag och 2020, dels att planera det fortsatta arbetet i fas II. Bland annat bildades olika fokusgrupper.

### FAS II

Fas II var en intensiv period med regelbundna möten. 3–4 möten genomfördes i fokusgrupperna. Den 17 juni hölls ett avslutande uppsamlings- och förankringsmöte i Göteborg. Mötet resulterade dels i fyra delrapporter och förslag på en stomme till strategin, dels i en handlingsplan för den närmaste framtiden.

### FAS III

En första projektintern remiss gick ut och remissvaren diskuterades på ett sista förankringsmöte den 17 november. Ytterligare en remissomgång genomfördes sedan under december. Transportstyrelsen skrev ett utkast till den rapport som i februari 2012 ska sändas till Näringsdepartementet. Rapporten sändes på remiss till berörda myndigheter och organisationer under december.

### FAS IV

Under fas IV tog Transportstyrelsen hänsyn till remissvaren och sammanställde den slutgiltiga rapporten till Näringsdepartementet.



# 3 BAKGRUND

I Sverige är båtlivet en stor fritidssysselsättning. Det finns ca 900 000 fritidsbåtar i Sverige och under 2010 var ca 2,5 miljoner svenskar någon gång ute i en fritidsbåt. Under samma år hade vi ca 21,8 miljoner båt användningsdagar.<sup>3</sup>

Idag utförs sjösäkerhetsarbetet på många håll. Myndigheter och organisationer arbetar med sjösäkerhet i olika hög grad och med olika verksamheter. Men det saknas en gemensam målbild. Dessutom saknas tydliga uppdelningar och mål. Det här kan leda till att sjösäkerhetsarbetet blir ineffektivt. Det kan också leda till att medborgaren får olika budskap och därför har svårt att göra rätt.

## 3.1 SJÖSÄKERHETSRADET

Sjösäkerhetsrådet har gått från att vara en egen myndighet med egna mål och resurser till att bli en delaktivitet inom Transportstyrelsens ansvarsområde med budgeterade medel för sin verksamhet. Idag är det ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer. Sjösäkerhetsrådet är fortfarande ett starkt varumärke, som ingen vill ta bort. Tvärtom är det viktigt att vårda och stärka det.

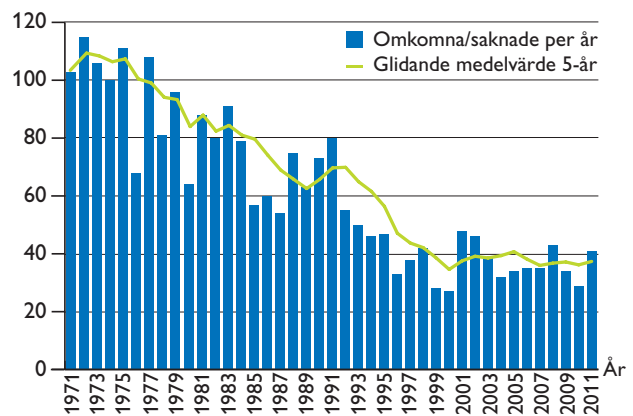
Rådet har genom åren arbetat förebyggande på olika sätt. Dels genom riktad information till vuxna och barn, dels genom informationsverksamhet riktad mot skolor, båtorganisationer, tidningar, tv och andra medier.

Rådet är ett utmärkt forum för samverkan och samsyn kring olika frågeställningar. En ståndpunkt, som hela rådet står bakom, får stor tyngd eftersom både myndigheterna och intresseorganisationerna står bakom.

Därför är det lämpligt att Sjösäkerhetsrådet får en samordnande och styrande roll i Strategi säkrare båtliv 2020 (se 7.1).

## 3.2 STATISTIK

**DIAGRAM 1** OMKOMNA/SAKNADE I FRITIDSBÅTOLYCKOR 1971–2011.



Som komplement till stapeldiagrammet visas en kurva som bygger på glidande medelvärden på 5 år. Kurvorna visar tydligt på en nedåtgående trend som planat ut under de senaste tio åren.

Källa: Sjösäkerhetsrådet.

Sjösäkerhetsrådet har sedan början av 1970-talet fört statistik över antalet omkomna och saknade i fritidsbåtolyckor. Självmord och sjukdomsfall, som inte har orsakats av båtfärden, ingår inte i statistiken. Inte heller badolyckor och olyckor vid lek med sådant som luftmadrasser och simringar ingår.

Antalet dödsolyckor inom fritidsbåtlivet har minskat kraftigt sedan 1970-talet. Diagram 1 visar att över 100 personer omkom i fritidsbåtolyckor i början och mitten av 1970-talet. Så höga olyckstal har inte uppnåtts något enda år efter 1977. Till 1993 hade antalet olyckor halverats och efter det

<sup>3</sup> Båtlivsundersökningen 2010 <http://www.transportstyrelsen.se/batliv2011>

har antalet aldrig överstigit 50 personer. Hittills under tjugohundralet har genomsnittet legat på cirka 37 omkomna per år. De bästa åren under den här perioden har varit år 2000 (27 omkomna) och 2010 (29 omkomna). Det sämsta året har varit 2001 (48 omkomna) men så sent som 2008 omkom 43 personer och 2011 omkom 41 personer.

En del av förklaringen till uppgången i början av tjugohundralet är att en ny kategori lades till i statistiken. Det var de som omkom då de gick på bryggor till eller ifrån sina båtar. De räknas fortfarande in i statistiken. Oavsett detta kan man konstatera att den nedåtgående trenden har planat ut under det senaste decenniet.

Det är ännu inte utrett vilka faktorer som spelat mest roll när det gäller den nedåtgående trenden för antalet omkomna. Det saknas statistiska data. Följande är några tänkbara faktorer.

- Båtarna har blivit större, mer stabila och mer sjövärdiga i allmänhet. CE-märkningen har haft betydelse för utvecklingen av båtmaterial, liksom dessförinnan den frivilliga nordiska båtprovningen.
- Radiokommunikation har blivit var mans egendom. Mobiltelefoner och VHF-radio står för huvuddelen av alla sjöalarm. Enligt uppgifter från sjöräddningsledningen sker minst 95 procent av larmen som gäller fritidsbåtar med hjälp av mobiltelefon.
- Flytväst användningen i Sverige och övriga Norden är bättre än i många andra delar av världen. Flytvästinformation och upplysningsverksamheten från Svenska Livräddningssällskapet, Sjösäkerhetsrådet, Konsumentverket och olika kursverksamheter har haft stort genomslag. Dessutom har flytvästarna fått en utformning som gör dem trevliga och behagliga att använda.
- GPS-navigatorerna har gjort att många navigationsproblem minskat. Dessutom brukar nödställda numera ofta kunna ange sin position korrekt. Å andra sidan har navigatorerna inneburit att fler fritidsbåtar är i rörelse i mörker och i dålig sikt. Antalet grundstötningar i hög fart och i mycket svårnavigerade vatten kan möjligen ha ökat, enligt uppgifter från försäkringsbolag och Sjärräddningssällskapet.

- Utbildningen av båtlivsutövarna kan ha haft betydelse för den nedåtgående olyckstrenden. Sedan 1972 har mer än 600 000 olika slags intyg för båtförare avlagts. Intresset för den frivilliga utbildningen har emellertid minskat under senare år och orsakerna till det bör analyseras.
- Sjärräddningens kapacitet har förbättrats. Sjärräddningens enheternas snabbhet och geografiska spridning är idag mycket bättre.
- Bruket av alkohol i samband med båtlivet har troligen minskat sedan 1970-talet. Uttömmande statistik saknas men i Strategi säkrare båtliv ingår att försöka undersöka alkoholens betydelse för olyckorna och hur alkoholsederna utvecklas.

#### TABELL FAKTA OM FRITIDSBÅTSUTBILDNINGARNA.

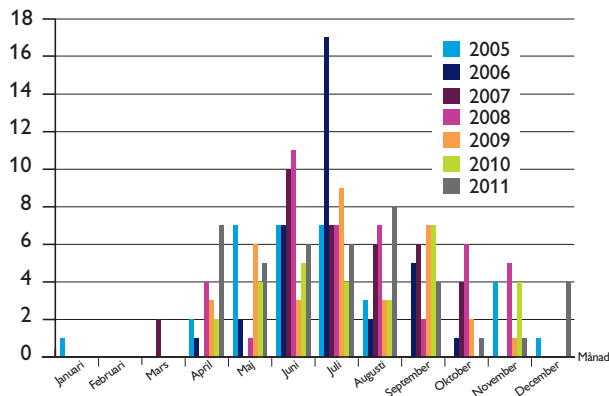
UTFÄRDARDE INTYG	TIDSPERIOD (ÅR)	ANTAL
Förarintyg <sup>4</sup>	(1962–1971)	35 000 ca
Förarintyg	(1972–1985)	175 013
Förarintyg	(1986–)	277 996
Kustskepparintyg	(1986–)	71 095
Båtmekanikerintyg	(1990–)	3 900
Kanalintyg	(år 2000–)	6 499
Manöverintyg för högfartsbåt	(år 1990–)	1 874
Radarintyg	(1989–)	6 089
Utsjöskepparintyg	(1993–)	2 960
VHF-intyg	(1995–1999)	12 618
SRC	(1999–)	40 262
LRC	(1999–)	732
Olika seglarintyg	(1995–)	7 485

(Källa: Nämnden för båtlivsutbildning)

<sup>4</sup> Förarintyget kom till 1962.



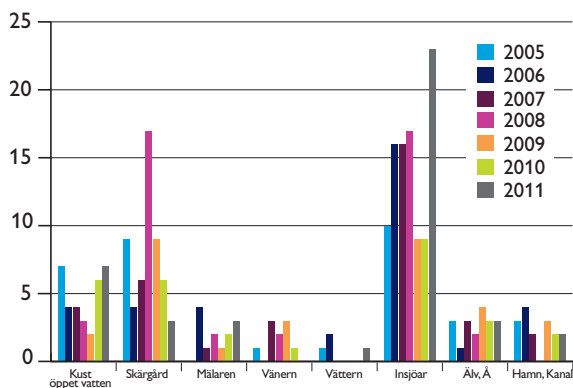
**DIAGRAM 2** OMKOMNA INOM FRITIDSBÅTSLIVET. JÄMFÖRELSE PER MÅNAD UNDER PERIODEN 2005–2011.



Källa: Sjösäkerhetsrådet.

Diagram 2 visar att de flesta båtolucky inträffar under perioden april–september. Höstsäsongen sträcker sig in i november–december. Från januari till mars ligger isen i stora delar av landet och fritidsbåtoluckykorna blir därför mycket få.

**DIAGRAM 3** OMKOMNA INOM FRITIDSBÅTSLIVET. GEOGRAFISK SPRIDNING.

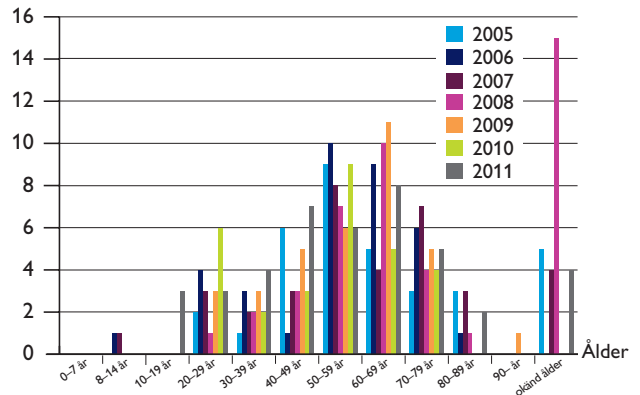


Källa: Sjösäkerhetsrådet.

Diagram 3 visar att de flesta som omkommer i fritidsbåtolucky gör det nära land. Den övervägande majoriteten av olyckorna inträffar inomskärs, i insjöar, i trånga vattendrag och även i hamn. Det är med andra ord många fler som omkommer i fritidsbåtolucky nära land än ute på öppna havet. Men av detta kan man inte dra slutsatsen att det är mindre farligt ute till havs. Olycksstatistiken avspeglar bara det faktum att det är många fler som befinner sig i båtar nära land än ute på öppna havet.

Den statliga sjöräddningen ansvarar för räddning till havs, utmed kusterna och i insjöarna Vänern, Vättern och Mälaren. Inom hamnområden, i alla små insjöar och vattendrag är det den kommunala räddningstjänsten som ansvarar för räddningen. Denna ansvarsfördelning gör att Strategi säkrare båtliv behöver samla in information från och samarbeta med såväl den statliga som kommunala räddningstjänsten.

**DIAGRAM 4** OMKOMNA INOM FRITIDSBÅTSLIVET. ÅLDERSFÖRDELNING.



Källa: Sjösäkerhetsrådet.

Diagram 4 visar på en anmärkningsvärt stor åldersspridning bland de omkomna. En glädjande iakttagelse är att ytterst få barn och ungdomar brukar omkomma i fritidsbåtolucky. När småbarn omkommer brukar det ske då de färdas i en båt tillsammans med vuxna. Det vanliga är att båten kolliderar eller råkar ut för någon annan olycka.

Det är mycket ovanligt att barn omkommer då de är ute ensamma i en segeljolle eller i någon annan liten båt. Det är också mycket ovanligt att ungdomar under 20 års ålder omkommer i fritidsbåtsolyckor. De flesta som omkommer är 50 år eller äldre.

Endast var tionde omkommen är en kvinna. Den stora skillnaden i olyckstal mellan kvinnor och män kan delvis förklaras med att männen är mer ute på sjön och exponerar sig för risken att omkomma i en båtoolycka. Men det är förmodligen inte hela förklaringen. Riskbenägenheten skiljer exempelvis också mellan kvinnor och män. Vilken betydelse det har i båt-livssammanhang är än så länge outforskat.

### 3.3 STATISTIK FRÅN OMVÄRLDEN OCH FRÅN FRITIDSDYKNINGEN

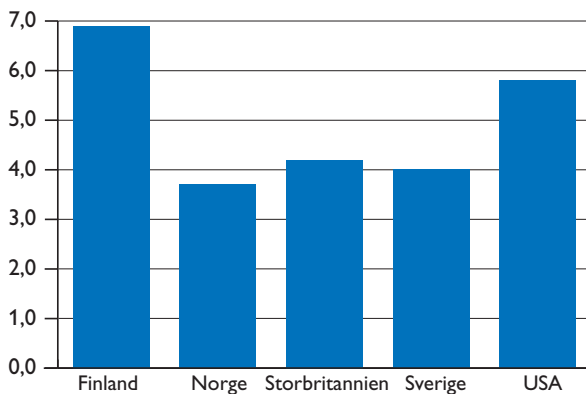
Det kan vara intressant att jämföra olycksstatistik mellan olika länder. Diagram 5 visar jämförande statistik från Finland, Norge, Storbritannien, Sverige och USA. Mest slående är att

Finland har nästan dubbelt så många omkomna per 100 000 båtar som Norge, Storbritannien och Sverige. Enligt färsk, finska undersökningar spelar alkoholen en stor roll. Finska Olycksutredningscentralen har gjort en undersökning av alla drunkningar under ett år. Den visade att 75 procent av de drunknade vid båtliv hade alkohol i blodet. Typiska värden var 2,0–2,5 ‰. (Uppgifter från Kimmo Patrakka, Båtöverinspektör, Finska Trafiksäkerhetsverket, Båtlivsenheten.)

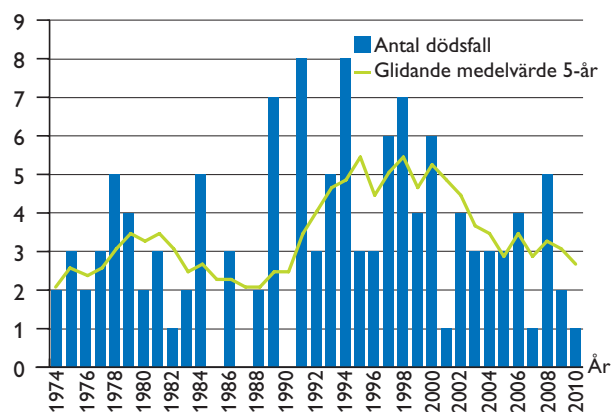
I övrigt kan man konstatera att Sverige ligger på ungefär samma nivå som Norge och Storbritannien, trots att man kan tänka sig att det är stora skillnader i förutsättningarna för båtlivet. T.ex. har länderna olika båtbestånd och olika båtliv i övrigt. Dessutom finns skillnader i naturförhållandena (tidvatten, förekomsten av skyddade inomskärsvatten etc.).

USA:s höga siffra kan bland annat förklaras med en säsong som, i stora områden, är mycket längre.

**DIAGRAM 5** ANTAL OMKOMNA SAMT ANTAL OMKOMNA PER 100 000 BÅTAR I FINLAND, NORGE, STORBRIANNIEN, SVERIGE OCH USA ÅR 2009.



**DIAGRAM 6** DÖDSFALL I SAMBAND MED SPORTDYKNING I SVERIGE.



Bygger på siffror insamlade av SSDF. I materialet kan finnas enstaka utländska medborgare som omkommit vid sportdykning i Sverige.



Fritidsdykningen är sedan tidigare införlivad i Sjösäkerhetsrådets verksamhet och en representant för fritidsdykarna har deltagit i Strategi säkrare båtliv. Fritidsdykningen ligger visserligen lite vid sidan av det övriga båtlivet men det finns anledning att ta med också den olycksstatistiken i de data som Strategi säkrare båtliv samlar in.

Idag är det polisen som utreder dödsolyckor i samband med fritidsdykning. I utredningarna kontrollerar man även den utrustning som använts. Allt enligt beslut från Rikspolisstyrelsen.

Fritidsdykarna använder visserligen båtarna i första hand som plattformar för dykning och inte för att ägna sig åt båtliv. Ändå är gränserna mellan fritidsdykningen och det övriga båtlivet inte skarpa. Därför måste den allmänna sjövettsinformationen och säkerhetsinformationen (t.ex. betydelsen av signalflagga A) också nå fram till fritidsdykarna.

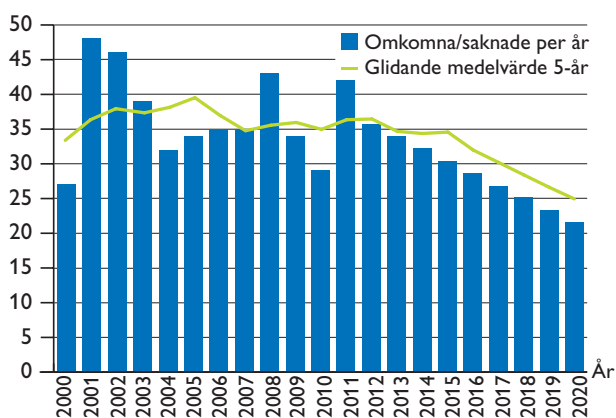
# 4 MÅL 2020

Regeringens etappmål är att antalet omkomna fortlöpande minskar och att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 till 2020. I slutänden finns en nollvision, som även gäller för Strategi säkrare båtliv.

Hur kan man då resonera kring och precisera regeringens etappmål? Avsnitt 4.1 och 4.2 nedan beskriver hur Transportstyrelsen ser på detta.

## 4.1 MÅLSÄTTNING OMKOMNA

**DIAGRAM 7** OMKOMNA INOM FRITIDSBÅTLIVET 2000–2011 OCH TÄNKTA PROGNOSENER FÖR PERIODEN 2012–2020.



Som komplement till stapeldiagrammet visas en kurva baserad på ett medelvärde över fem år.

Diagram 7 visar att kurvan över antalet omkomna i fritidsbåtlivet nu tenderar att plana ut. Det första målet är att utplanningen hejdas och att siffrorna över antalet omkomna istället går ned allt mer.

Men det vore fel att utgå från endast ett år som utgångsvärde. 2007 omkom 35 personer i fritidsbåtsolyckor. 2008 var de

omkomna så många som 43 och 2011 41. Diagram 7 visar tydligt hur antalet omkomna kan fluktuera från ett år till ett annat. För att tydligt åskådliggöra trenderna är det därför bättre att använda en kurva som visar ett glidande medelvärde på 5 år. En sådan kurva finns också inritad i diagram 7.

Det kan bli svårt att ge den nedåtgående kurvan samma lutning som den hade under de sista decennierna under 1900-talet. Det är däremot rimligt att sikta på att antalet omkomna aldrig hamnar över 37 under åren fram till 2020 med tanke på att genomsnittet för åren 2000–2010 är drygt 37 personer.

Det andra målet går längre än så; det är att minska antalet omkomna till 25 personer per år till 2020, räknat på ett 5-årigt glidande medelvärde. Det är ett högt satt mål men fullt rimligt. Mål ska vara utmanande men ändå realistiska. För att uppnå målet är det nödvändigt att sätta in riktiga och kraftfulla åtgärder så snart som möjligt. Anledningen till att ett 5-årigt glidande medelvärde har valts i det här fallet är att trenden då framgår tydligare.

Antalet olyckor är beroende av hur många som ägnar sig åt båtliv. Därför bör dödsolyckstalen relateras till aktivitetsnivån. Om det aktiva båtlivet skulle minska till år 2020 innebär det också att de satta målen bör justeras ner och vice versa.

## 4.2 MÅLSÄTTNING ALLVARLIGT SKADADE

Statistiken över personskador vid fritidsbåtsolyckor har genom åren varit av varierande kvalitet. Den har huvudsakligen utgått från uppgifter i tidningsnotiser. Enligt en uppgift från Sjösäkerhetsrådet var antalet personskador 110 stycken år 2007. Andra år har antalet legat kring 40 stycken men det kan vara ett resultat av att man då satsat mindre resurser på att ta reda på olycksfallen med personskador och kan därför inte användas som underlag.

Det saknas alltså tillförlitlig statistik över antalet allvarligt skadade personer inom fritidsbåtlivet. Det gör det omöjligt att precisera ett halveringsmål för åren 2007–2020. Ett rimligt

mål är därför att bygga upp rutiner för en kvalitativ, riksomfattande datainsamling och utifrån den sätta in åtgärder som minskar antalet personskador. Systemet bör vara i drift senast 2015.

Definitionen av allvarligt skadad är, i fritidsbåtssammanhang, en person som behöver transport till akutsjukvård med ambulans eller motsvarande.

Det är en definition som bör justeras, så att den blir jämförbar med de definitioner som används inom bl.a. STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Det är ett informationssystem för data om skador och olyckor. Transportstyrelsen är huvudman för STRADA sedan 2009. Systemet bygger på uppgifter från polisen och sjukvården (täckningsgrad 97 %). Det är polisen som rapporterar och registrerar trafikolyckorna. Registreringen i STRADA är rikstäckande sedan årsskiftet 2002/2003.

På ett antal akutsjukhus inom Västra Götaland har man startat ett pilotprojekt, som bygger på samma metod som idag används inom STRADA. Patienter som kommer till akutmottagningen får frivilligt fylla i ett frågeformulär. En särskilt utbildad akutsjuksköterska gör därefter en kompletterande intervju utifrån svaren i frågeformuläret. Svaren avidentifieras och lämnas sedan för statistisk bearbetning hos Transportstyrelsen.

I jämförelse med vägtrafikens olyckor kan fritidsbåtolyckorna antas leda till få personskador som är så allvarliga att de leder till bestående men. Främst är det kollisioner med andra båtar, fasta föremål och grundstötningar som leder till svåra personskador. Båtar är ofta inte alls konstruerade och utrustade med tanke på att minimera personskador vid den här sortens händelser.

Vid en del kollisioner, där snabba motorbåtar är inblandade, uppstår ibland lika svåra personskador som vid allvarliga bilolyckor. Andra typiska skador i båtsammanhang är brännskador då man hanterar kök och värmare eller klämskador och liknande då man hanterar ankare, vinschar och linor. Då personer hoppar mellan båt och land uppstår också personskador, som inte är försumbara.



## 5

## INDIKATORER PÅ FÖRÄNDRINGAR INOM BÅTLIVET

Båtlivet förändras hela tiden. Med ojämna mellanrum har det publicerats rapporter om de svenska fritidsbåtarna och hur de används. De två senaste är Båtlivsundersökningen 2004 (Statistiska centralbyrån)<sup>5</sup> och Båtlivsundersökningen 2010 (Mind Research)<sup>6</sup>. De baseras huvudsakligen på telefonintervjuer och innehåller mycket intressant information. Men de innehåller också ett visst mått av osäkerhet, vilket ofta är fallet då man intervjuar ett slumpmässigt urval av personer.

I Strategi säkrare båtliv ingår att samla in och analysera fakta om alla dödsolyckor och ett stort antal incidenter inom båtlivet. Syftet med detta är att ta reda på om olycksfrekvensen håller på att förändras eller inte. Olycksfrekvensen måste sedan jämföras med andra förändringar inom båtlivet. Antag till exempel att antalet dödsolyckor visar sig gå ned kraftigt. Beror detta då på bättre sjösäkerhetsinsatser? Eller beror det på att antalet båtfärder minskat i motsvarande grad? Eller finns det andra förändringar i båtlivet som kan förklara nedgången?

Transportstyrelsen menar att båtlivsundersökningarna bör upprepas med fem års mellanrum. Det är emellertid för sällan för de behov som Strategi säkrare båtliv har.

Det är därför önskvärt med indikatorer på följande.

- Hur båtlivet förändras under den tid strategiarbetet pågår. Hur mycket används båtarna? Vilka båttyper används? Vilka slags färder används båtarna till? När på dygnet och när under året används de?
- Om de sjösäkerhetsinsatser som görs leder till beteendeförändringar. Hur förändras flytväst användningen? Vilken säkerhetsutrustning finns ombord? Hur många har säkerhetsutbildning?
- Båtlivets förhållande till alkohol och droger. Alkohol och droger har betydelse vid en del båtoolyckor. Nyligen genomfördes en förändring i alkohollagstiftningen. Den förändringen bör följas upp. Man bör analysera promillehalterna i samband med dödsfall, olyckor och händelser

som behandlats i polisutredningar och sjömål. Man bör också hitta sätt att systematiskt iaktta båt-kulturen. Har det exempelvis blivit sed att använda mindre och långsammare båtar för att kringgå de höjda nykterhetskraven?

Förändringarna i båtlivet kan undersökas på många sätt. Redan nu förs en hel del statistik men det återstår att samla in den för att få en helhetsbild. Slussarna i Stockholm och Södertälje räknar antalet båtar. Skärgårdsstiftelsen räknar båtar i naturhamnarna. Landets gästhamnar för statistik över besökande båtar. Flera kanaler för statistik över passerande båtar. Branschorganisationen Sweboat har en god uppfattning om hur många och vad för slags båtar som säljs. Båtorganisationerna vet hur många båtar de har registrerade och hur många som deltar i kappseglingar. Sjömackarna ("tapparna" på Västkusten) har uppgifter om hur mycket bränsle som säljs. Båt- och kanotuthyrarna för statistik och försäkringsbolagen har statistik över skador och försäkrade båttyper. Nämnden för båtutbildning vet hur många intyg de utfärdar. Det här är bara några exempel på uppgifter som redan finns spridda på olika håll.

Som ett led i trafikforskningsarbetet på landsvägarna har bilkärister under en veckas tid registrerat passerande trafik enligt ett särskilt protokoll. De har exempelvis räknat hur många cyklister som använt hjälm.

På motsvarande sätt skulle man kunna iaktta båtlivet och då hålla utkik efter sådant som flytväst användning, om båtarna har räddningsstegar, om de har lanternor i mörker, hur fort båtarna framförs och vilka båttyper som förekommer.

Det här kan man göra till exempel i mindre fjärdar och sund med mycket båttrafik. I slussar och hamnar kan det till och med vara möjligt att ställa frågor till båtbesättningarna. Den här sortens mätningar säger inte allt om båtlivet men de kan ge tydliga indikationer på tillfälliga och långsiktiga förändringar.

<sup>5</sup> Båtlivsundersökningen 2004 <http://www.transportstyrelsen.se/batliv2011>

<sup>6</sup> Båtlivsundersökningen 2010 <http://www.transportstyrelsen.se/batliv2011>

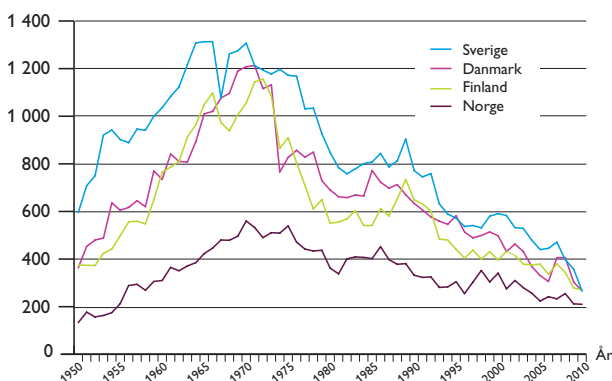
## 6

## JÄMFÖRELSE MED VÄG- OCH FLYGSÄKERHET

Fritidssjöfarten har speciella förutsättningar, så det är vanskligt att göra alltför långtgående jämförelser med andra trafikslag. Men det finns också många likheter, till exempel när det gäller säkerhetstänkande och säkerhetsforskning mer generellt. Därför finns det all anledning att ta till sig de kunskaper och erfarenheter som redan finns. Det gäller inte minst i fråga om utredningsmetoder, statistikinsamling och hur man tar vara på erfarenheterna inom andra trafikslag.

## 6.1 VÄGTRAFIKEN

**DIAGRAM 8** ANTAL DÖDADE I VÄGTRAFIKOLYCKOR PER 100 000 INVÅNARE I SVERIGE, NORGE, DANMARK OCH FINLAND ÅREN 1950–2010



Källa: Nordiskt vägforum ([www.nvfnorden.org](http://www.nvfnorden.org)).

Diagram 8 visar att antalet dödade i vägtrafiken har minskat betydligt. År 2010 omkom 283 personer, vilket är färre än något annat år efter andra världskriget. Säkrare vägar och säkrare bilar med bälten, bältespåminnare, krockkuddar och annat har starkt bidragit till den förbättrade statistiken.

Olycksstatistiken för cyklar kan jämföras med den för fritidsbåtarna. Cyklar används som transportmedel, som idrottsredskap och för nöjesäkning. Likadant är det med fritidsbåtarna. Men det finns också skillnader. Till exempel genomförs mycket fler cykelturer än båtturer, trafikmiljön för cyklisterna är ofta mycket trängre och fler småbarn cyklar än åker båt.

Under 2010 omkom 21 cyklister – 12 män och 9 kvinnor – i vägtrafiken, enligt Transportstyrelsens statistik. Av dem omkom 11 i olycka med personbil, 4 i singelolycka, 3 i olycka med lastbil, 2 i kollision med fotgängare och 1 i kollision med buss. Det är främst vuxna som omkommer i cykelolyckor. Endast 3 personer var under 20 år.

I jämförelse med fritidsbåtlivet inträffar det få dödsolyckor med cyklar. De är anmärkningsvärt få med tanke på hur många som cyklar och att cyklisterna ofta rör sig i utsatta trafikmiljöer. Men när det gäller personskador däremot är de hårdare drabbade än båtlivet och andra trafikslag.

Inom vägtrafikområdet har det bedrivits en intensiv säkerhetsforskning (årsbudgeten har varit i storleksordningen 50–100 miljoner). Man har kunnat urskilja tretton faktorer, som påverkar antalet olyckor. De viktigaste är hastigheten, alkoholen och bilbältesanvändningen.

I trafiksäkerhetsarbetet har man sedan satt upp en del konkreta och mätbara etappmål. Exempel på sådana är:

- minskad medelhastighet
- minskad alkoholanvändning
- minskad tid tills räddningsinsatser når fram efter en olycka
- ökad användning av cykelhjälmar.

Det är ofta möjligt att mäta effekterna av sådant som uppsatta vägräcken, ändrade hastighetsgränser, ökad användning av hjälmar etc. Det är däremot svårare att mäta effekterna av masskommunikation. Därför har den typen av insatser minskats, även om inte alla är ense om att det är rätt väg att gå.

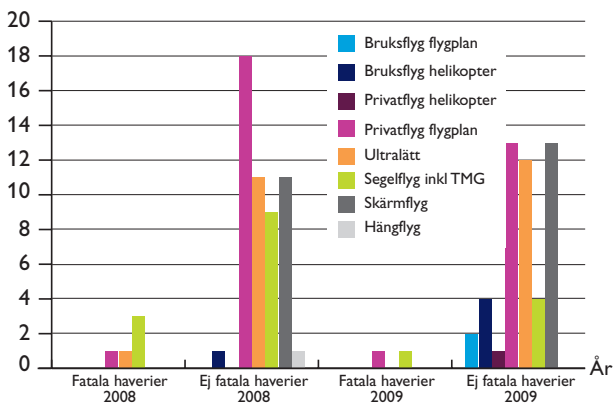
I forskningsarbetet har man delat in olycksproblematiken i tre faser – före, under och efter olyckan. I Strategi säkrare båtliv finns all anledning att dra lärdom av vägsidans sätt att arbeta för att utreda och analysera problematiken.

## 6.2 PRIVATFLYGET

I privatflyget ingår motorflygplan och ett fåtal privata helikoptrar. De används dels för nöjesflygning, dels för persontransporter. Dessutom ingår segelflygplan, ultralätta flygplan, skärmflyg och hängflyg. De används oftast till nöjesflygning.

Det finns ett omfattande regelverk för dessa luftfarkoster (skärmflyg och hängflyg i viss mån undantagna). Det gäller sådant som pilotutbildning, regelbundna läkarundersökningar, krav på flygtid, regelbunden service och inspektion och regler för själva framförandet.

**DIAGRAM 9** ANTAL HAVERIER PER KATEGORI FÖR ÅR 2008 OCH 2009.



Källa: Transportstyrelsen.

Under ungefär en tioårsperiod lyckades luftfartsmyndigheten, i samarbete med flygorganisationerna och andra, bidra till att halvera antalet dödsolyckor inom privatflyget.

H50P (halvering av privatflyghaverierna) var ett projekt som hade till syfte att vända olyckstrenden inom privatflyget, för att kunna uppnå riksdagens mål om en halvering av antalet haverier fram till 2008. Projektet drevs, under en tioårsperiod, gemensamt av luftfartsmyndigheten och marknaden.

Analyser visade att de flesta svåra haverier berodde på att piloterna inte följde självklara grundläggande flygsäkerhetsregler. Det visade sig också att haveririskerna ökade efter det att en pilot uppnått 200-400 timmars total flygtid. Denna effekt kom sig av att ett ökat självförtroende hos piloten kunde leda till slarv. I säkerhetsarbetet inriktade man sig därför på att påverka piloternas attityder, så att de skulle förstå och följa de existerande säkerhetsbestämmelserna. Man betonade vikten av att inte överskatta sin förmåga och att "tänka efter före".

I säkerhetsarbetet riktade man informationen dels direkt till piloterna, dels till flyglärare, kontrollanter och allmänflygorganisationer. Dessutom höll man seminarier för flyglärare och skrev bl.a. ett trettiotal kompendier, där man tog upp olika flygsäkerhetsteman.

H50P-projektet är Transportstyrelsens bidrag till arbetet med att uppnå säkerhetsmålet. Antalet flyghaverier har i det närmaste halverats, så projektet kan ses som mycket framgångsrikt. Årsbudgeten har legat omkring 800 000 kronor för de extra insatserna. Det bör dock tas med i beräkningarna att privatflyget har minskat kraftigt under den här tioårsperioden. Det kan bero på att det blivit dyrare att ta flygcertifikat och att behålla det.

En myndighet kan inte själv uppnå målet. Utövarna inom luftfarten, deras organisationer och andra funktioner måste också bidra på lämpliga sätt. På senare tid har det börjat dyka upp aktiviteter på marknaden, som verkar i samma anda som H50P. Det här ökar möjligheterna till framgångar i flygsäkerhetsarbetet för privatflyget.

Privatflyget skiljer sig i flera avseenden från båtlivet, inte minst genom att det är så reglerat med formella krav på piloter och luftfartyg. Ändå kan man dra många paralleller. Både piloter och båtförare måste kontrollera farkostens luft- respektive sjövärdighet innan färden. De måste också bedöma vädret, ha alternativa färdplaner, veta hur man kallar på räddning etc. Det här gör att delar av H50P-projektet troligen kan översättas till båtlivsförhållanden utan större svårighet.



# 7 ÅRSPLAN FÖR STRATEGI SÄKRARE BÅTLIV

I Strategi säkrare båtliv är det meningen att ett stort antal myndigheter och organisationer ska samverka för att uppnå målen. Det är Transportstyrelsen som, enligt regeringsuppdraget, ska samråda med Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Dessutom ska Transportstyrelsen samverka med andra organisationer och intressenter.

## 7.1 SJÖSÄKERHETSÅRDETETS ROLL

För att regeringsuppdraget ska lyckas krävs en gemensam och samordnad satsning. Transportstyrelsen menar att det är naturligt att Sjösäkerhetsrådet får en samordnande och styrande roll i detta arbete (se också avsnitt 3.1).

I strategiarbetet får Sjösäkerhetsrådet en ökad betydelse och det kan komma att innebära att rådets arbete och budget redovisas på ett sådant sätt att dess verksamhet blir tydlig och transparent för alla berörda.

I Sverige drunknar ungefär 100 personer per år. En del av dessa drunknar då de badar i havet, i sjöar, i badkaret etc. Andra drunknar i samband med bilolyckor eller vid olyckor i fontäner, brunnar eller vattentunnor. Cirka 37 personer per år

omkommer i fritidsbåtolyckor. Majoriteten av dessa drunknar även om de också kan ha andra livshotande skador. Det finns många beröringspunkter mellan drunkningar som inträffar från båtar och drunkningar i övrigt. Exempelvis är det ofta så att fritidsfiskare fiskar från båt sommartid och på isen vintertid. Samma personer utsätter sig alltså för olika risker, som har likartad problematik. Därför kan det finnas skäl att samordna myndigheternas och organisationernas säkerhetsfrämjande arbete.

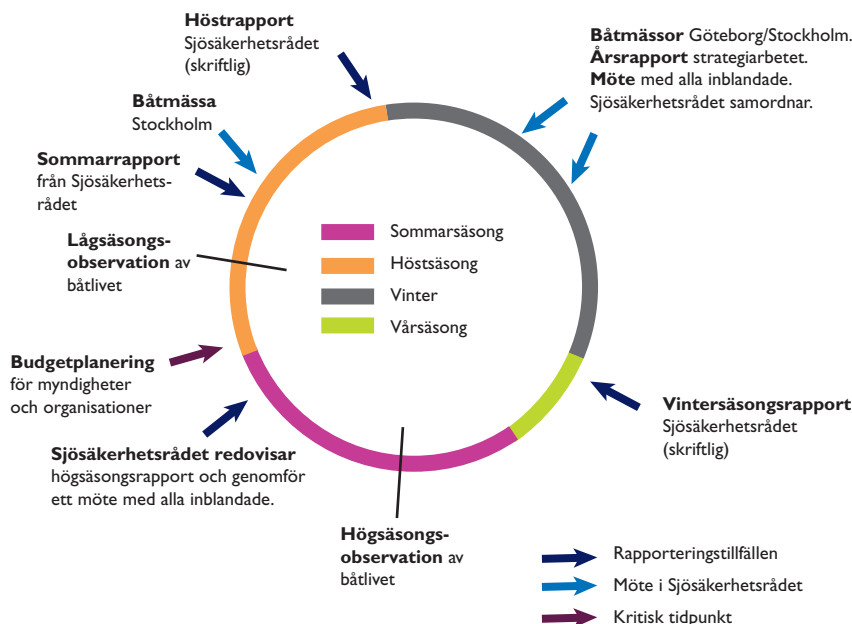
## 7.2 PLAN FÖR MÖTEN OCH RAPPORTER

Av figur 2 (nedan) framgår hur arbetet kan planeras över ett år. Planen tar hänsyn till:

- båtsäsongerna
- att båtolyckorna är flest under april–september
- myndigheternas och organisationernas verksamhetsplanering och budget med tillhörande beslut
- möjligheterna till ett medialt intresse
- det generella intresset för sjösäkerhetsfrågor bland utövare inom båtlivet.

Båtmässorna bör ge bra tillfällen till att få ett medialt intresse för sjösäkerhetsfrågorna och alla möjligheter att kommunicera sjösäkerhetsbudskapet via media och andra kanaler bör tas tillvara.

FIGUR 2. STRATEGIÅRETS HÅLLPUNKTER I FORM AV MÖTEN OCH RAPPORTER.



Vid fem tillfällen under året kommer Sjösäkerhetsrådet att rapportera skriftligen till de övriga myndigheterna och organisationerna och till allmänheten. Dessa rapporter är:

- årsrapporten
- höstrapporten
- vintersäsongsrapporten
- högsäsongsrapporten
- sommarrapporten.

Årsrapporten är en rapport som avser hela det gångna året. Den är klar till båtmässan i Göteborg (i början av februari) eller till båtmässan i Stockholm (i början av mars). Årsrapporten innehåller ett kvalitetssäkrat faktaunderlag och presenteras på ett möte för inblandade myndigheter och organisationer. Vintersäsongsrapporten beskriver strategiarbetet och de olyckor som inträffat under årets första del. Högsäsongsrapporten redovisar resultaten från observationer av båtlivets högsäsong och beskriver också kortfattat händelserna under säsongen. Rapporten presenteras på ett möte för inblandade myndigheter och organisationer, där det även ska finnas tillfälle att följa upp sommarens aktiviteter. Sommarrapporten är en preliminär rapport över sommarsäsongen och den bör kunna vara klar i november – lagom till båtmässan i Stockholm. Strategiårets rapporter ska utformas så att de blir jämförbara över flera år.

I slutet av sommarsäsongen kallar Sjösäkerhetsrådet alla inblandade myndigheter och organisationer till ett informations- och samrådsmöte. Sjösäkerhetsrådet bör vid det laget ha hunnit sammanställa resultaten från högsäsongsobservationen av båtlivet. Den är den viktigaste indikatorn på båtlivets utveckling.

Vid mötet i slutet av sommarsäsongen beskriver myndigheter och organisationer sina insatser och erfarenheter från innevarande år. Man följer upp det som gjorts hittills under året och man diskuterar framtida åtgärder.

Målsättningen är att alla berörda ska få ett tydligt och konkret underlag till sina budgetplaneringar.

Under hösten görs sedan en lågsäsongsobservation av båtlivet, eftersom det kan förväntas att båtsäsongen blir allt längre.

Det har att göra med att båtarna blir allt större och mer välutrustade. De blir allt bekvämare att bo i även när det är kallt ute. Mörkernavigeringen är inte något stort problem med modern navigeringsutrustning. Dessutom kan framtidens aktiva pensionärer förväntas vilja vara ute med båt längre in på hösten. Den globala uppvärmningen, eller bara talet om den, kan möjligen också göra att båtsäsongen förlängs.

I samband med vårens båtmässor – antingen den i Göteborg eller den i Stockholm – kallar Sjösäkerhetsrådet till årets första möte för alla inblandade myndigheter och organisationer. Där redovisar Sjösäkerhetsrådet sin årsrapport. Mötet är ett bra tillfälle att gemensamt följa upp och utvärdera de insatser som gjorts under det gångna året. De närvarande har vid det här laget förmodligen fattat budgetbeslut och kan beskriva vilka insatser de planerat för Strategi säkrare båtliv för kommande båtsäsong.

Under hela året bör Sjösäkerhetsrådet hålla kontakt med de inblandade myndigheterna och organisationerna, så att man kan följa upp det som görs. Rådet bör också hjälpa till att samordna där det kan behövas och se om man kan underlätta de olika insatserna på något sätt.

Båtolyckorna är, som vi sett, koncentrerade till perioden april-september (se diagram 2). Det här bör Strategi säkrare båtliv ta hänsyn till i sitt arbete, bl.a. genom att frångå de vanliga modellerna med kvartalsvis redovisning.

### 7.3 KOMMUNIKATIONSINSATSER

Kommunikation är ett viktigt verktyg i arbetet med att öka säkerheten inom båtlivet. Med kommunikation avses här såväl muntlig som skriftlig kommunikation via olika typer av kanaler, såsom mässor, webb och media. I rapporten beskrivs ett antal viktiga kommunikationsinsatser. För att få största möjliga effekt av kommunikationsinsatserna bör de samordnas bland inblandade myndigheter och organisationer. Genom att, i samband med rapporteringstillfällena, inventera och diskutera vilka kommunikationsinsatser som gjorts och vilka som planeras, finns en grund för denna samordning. Inventeringen bör också sammanställas.

## 8

## PRIORITERADE OMRÅDEN

Under vårens sammankomster med myndigheter och organisationer beslöts att i början inrikta arbetet på ett begränsat antal områden. Fyra ”fokusgrupper” bildades och de träffades separat för att diskutera de frågor man var särskilt intresserade av att börja arbeta med. Fokusgrupperna har varit Olycksutredning och analys, Fall överbord, Kunskap och Samarbeta.

### 8.1 FOKUSGRUPPEN OLYCKSUTREDNING OCH ANALYS

Under hela strategiarbetet har man efterlyst en mer detaljerad statistik över dödsolyckorna och personskadorna. När det gäller dödsolyckorna är dagens statistik alltför knapphändig. Vi vet, i grova drag, vad som orsakar dödsfallen men det är svårt att använda den befintliga statistiken för att fatta beslut om vilka insatser som skulle ha förhindrat varje enskild olycka.

Statistiken över personskadorna är än mer knapphändig. När det gäller de allvarligt skadade ska definitioner från STRADA användas och samarbetet med akutsjukvården förbättras.

Nu behöver vi satsa resurser på att utreda och analysera vad som händer i samband med olyckorna. Statistiken och analyserna ska kunna visa trender i händelseutvecklingen. Statistiken ska också kvalitetssäkras.

För att Transportstyrelsens analytiker ska kunna ta del av befintlig information kring olyckorna från framförallt andra myndigheter, behöver det finnas ett tydligt mandat. Dessutom behöver en del sekretessfrågor lösas.

Följande övergripande frågor kan vara fruktbara vid analyserna.

- Vad hade kunnat förhindra att olyckan inträffade?

Exempel: båtförarens kunskaper, annan väderrapportering, annorlunda sjömärken eller bättre sjökort.

- Vad hade kunnat lindra konsekvenserna av själva olyckan?
- Exempel: flytväst användning, kollisionssäkrare båtinredning (med tanke på personskadorna) eller grundstötningståligare båtkonstruktion.

- Vad hade kunnat lindra konsekvenserna efter olyckan?
- Exempel: värmeisolerande klädsel, möjlighet att kalla på hjälp med radio/mobiltelefon, möjlighet att komma upp i båten eller annorlunda metoder och rutiner för räddningsinsatserna.



Utrednings- och analysarbetet bör prioritera följande.

- Utredningar av de dödsolyckor som inträffar i öppna båtar på insjöar eller nära land. Det här är en stor olyckskategori. Ändå är det ganska okänt hur olyckorna går till eller hur de skulle kunna förhindras.
- Utredningar om dödsolyckor som äger rum i hamnar. Även när det gäller dem är olycksfaktorerna okända men det är troligt att det går att komma till rätta med många av dessa olyckor med enkla åtgärder.
- Utredningar kring kollisioner med andra båtar, land och fasta föremål. Det är viktigt att komma tillrätta med kollisionerna eftersom de även drabbar tredje man och därför är extra oacceptabla.
- Det är slutligen viktigt att utredningarna inte stannar vid att utreda endast båt och besättning utan även annat som kan vara relevant för att öka sjösäkerheten. Det kan gälla sjökorten och utmärkningen, räddningstjänsten, väderrapporteringen, eventuellt behov av fartbegränsning, effektivare skyltning, behov av reflexer på sjöfartshinder etc.

## 8.2 FOKUSGRUPPEN FALL ÖVERBORD

Fall överbord är en vanlig orsak till dödsolyckor i fritidsbåtsammanhang. Det är svårt att arbeta med problemet, eftersom det inte finns tillräcklig information om hur olyckorna går till. Men det går inte att vänta på att en olycksdatabas byggs upp. Det kommer att bli nödvändigt att arbeta parallellt med andra åtgärder/aktiviteter, som sedan kan komma att behöva justeras när mer fakta inkommer. Det finns flera sätt att komma till rätta med problemen, till exempel genom att:

- arbeta förebyggande med attityder och kunskaper i skolan
- ha övningar i samband med navigationskursernas praktikpass
- utveckla fungerande teknik för att komma upp i båten (t.ex. räddningsstegar även för småbåtar)
- fortsätta med kommunikationsinsatser kring flytvästar och flytplagg
- informera om vilka nödsändare någon som ligger i vattnet kan använda
- satsa på lärare och på barn i skolåldern.

## 8.3 FOKUSGRUPPEN KUNSKAP

Kunskapsgruppen efterlyste nya fakta från olycksfallsutredningar för att kunna gå vidare med nya infallsvinklar på informations- och utbildningsbehov. Följande är några punkter att satsa på:

- att höja den lägsta kompetensnivån hos alla som vistas till sjöss
- att utarbeta en webbapplikation eller utrustningsguide, som är anpassad för olika båtar, farvatten och årstider
- att satsa mer på barn i skolåldern
- att forska på navigatorassisterade grundstötningar och på problematiken människa – teknik.

## 8.4 FOKUSGRUPPEN SAMVERKAN MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER

För att lyckas med Strategi säkrare båtliv är det nödvändigt att de berörda myndigheterna och organisationerna samarbetar för gemensamma mål. För att underlätta detta gäller det att:

- Sjösäkerhetsrådet styr strategin och löpande håller kontakten med alla inblandade
- alla rapporterar vid två tillfällen per år (ett i samband med presentationen av Sjösäkerhetsrådets årsrapport)
- man samordnar kommunikationsinsatserna för ett säkrare båtliv, så att de får största möjliga effekt.

## 8.5 ALKOHOL OCH DROGER

När det gäller fritidsbåtsolyckorna är det oklart hur många som omkommer med alkohol eller andra droger i kroppen. Sjösäkerhetsrådet har inga aktuella uppgifter om detta. För att kunna följa olycksutvecklingen i detta avseende är det viktigt att samla in information och sammanställa statistik.

Ett mål med Strategin säkrare båtliv är att öka nykterheten till sjöss och samla in underlag från:

- de kontroller som är gjorda av sjöpolisen och KBV
- Rättsmedicinalverkets uppgifter på om det finns droger och alkohol hos de omkomna
- polisrapporter och domstolar (för att se i vilken mån alkohol förekommer vid olyckor, brott eller misstänkta brott mot sjölagarna).

För att finna jämförelsematerial bakåt i tiden kan det bli nödvändigt att söka information i mer än femton år gammal rådata från Sjösäkerhetsrådet.

## 8.6 VÄDERPROGNOSE

Sedan flera år tillbaka har Sjösäkerhetsrådet beställt särskilda väderprognoser för båtlivet och kanotverksamheten. Prognoserna har upphandlats hos olika vädertjänster och gjorts tillgängliga bl.a. via internet, VHF-utsändningar, automatiska telefonsvarare och lokalradioprognoser.

Kostnaderna för detta har belastat Transportstyrelsen/Sjösäkerhetsrådet och uppgår till 350 000–420 000 kr per år. Skillnaden i summor beror på detaljer, t.ex. på hur långt in på hösten prognoserna ska göras. Dessutom tillkommer kostnader för VHF-utsändningar. Utsändningarnas marknadsvärde uppskattas av Sjöfartsverket vara omkring 100 000 kr.

Detta innebär att en statlig verksamhet (Sjösäkerhetsrådet) ägnar tid och pengar åt upphandling av verksamhet, som andra statliga institutioner (SMHI och Sjöfartsverket) tillhandahåller. En rimlig åtgärd, som skulle innebära kostnadsbesparingar och effektiviseringar, vore att regeringen ser över berörda myndigheters åtaganden och ansvarsområden inom detta område.

## 8.7 INSATSER SOM BÖR PÅBÖRJAS SNARAST

Det är visserligen viktigt att utreda de dödsolyckor som inträffar, så att man kan sätta in rätt säkerhetshöjande insatser. Men mycket kan göras utifrån dagens kunskaper och utan att invänta utredningar och analyser. Baserat på den samlade kompetensen och erfarenheten hos deltagarna i strategiprojektet kan förslagsvis följande insatser påbörjas omgående.

### 1. Fler mobiltelefoner i vattentäta påsar

Det har sedan en tid tillbaka propagerats för mobiler i vattentäta påsar och dessa har också räddat ett antal liv de senaste åren. Nödställda personer har t.o.m. kunnat ringa 112 när de legat och simmat i havet. Det finns också många exempel där nödställda kunnat få snabb räddning, om de bara haft tillgång till en torr och fungerande telefon. Därför bör insatser göras för att få fler att använda mobiler i vattentäta påsar. Enligt JRCC kommer ca 95 % av alla nödsamtal från mobiltelefoner.

### 2. Bättre mobiltäckning

Det är väl känt att både mobiltäckningen och VHF-täckningen är dålig eller obefintlig i vissa farvatten. Här bör Strategi säkrare båtliv verka för en bättre täckning. Där andra system inte fungerar kan olika slags nödsändare, som använder satelitsystem, vara ett bra alternativ (PLB, EPIRB, SPOT m.fl.).

### 3. Ökad hamnsäkerhet

Det finns ett behov av att öka säkerheten i hamnarna. Fler seglare omkommer i hamn än vid segling och ibland kolliderar båtar med fasta föremål (bropelare, dykdalber, stålbojar m.m.) i hamnarna. Det leder nästan årligen till dödsolyckor. Varje hamnförvaltare bör därför uppmuntras till att tänka igenom vilka risker som kan finnas inom hamnområdet och vad man kan göra för att minska dem. Det kan t.ex. handla om att ta bort onödiga faror, markera med färg eller sätta upp reflexer och fasadbelysning. Det finns redan regler om räddningsstegar i hamnar och arrangemang som underlättar klivet mellan båten och bryggan.

### 4. Förbättringar av sjökort och utprickning

Sjöfartsverket har påpekat att deras sjökort, vid jämförelser med flygfoton, uppvisat en del allvarliga brister. Det gäller bl.a. hamnområden som är helt ombyggda och landområden som ligger fel. Dessa fel bör korrigeras. Sjökortet kan kanske också behöva ändras på platser där många båtar går på grund. Eventuellt kan en ny eller ändrad utprickning avhjälpa problemen där. Sjöräddningsledarna, försäkringsbolagen, aktiva sjöräddare och lokalbefolkningen kan hjälpa till att hitta sådana kritiska platser eller områden.

### 5. Fler informationsinsatser riktade till fritidsfiskarna

Fritidsfiskarna är en olycksdrabbad grupp. Närmare hälften av alla fritidsbåtsolyckor sker i samband med fritidsfiske. Även om det saknas detaljkunskaper om orsakerna till dessa olyckor, finns en del informationsinsatser att göra. Det kan handla om att upplysa om nyttan av flytvästar, flytöveraller, betydelsen av varm klädsel och om effektiva metoder att ta sig ombord om man fallit i sjön. Det kan också handla om betydelsen av vattenskyddade mobiltelefoner och om vilka alternativ som finns i form av nödsändare. Fisketidningar, fisketävlingar, vildmarks-mässor m.m. kan ge goda möjligheter att kommunicera säkerhetsbudskapet till fiskarna.

## 6. Ökat dignitet åt insjöproblematiken

I utredningsarbetet bör man lägga särskild vikt vid insjöproblematiken, så att det går att analysera vilka åtgärder som kan sättas in för att minska de fiskerelaterade dödsolyckorna och de övriga insjöolyckorna.

Sjösäkerhetsrådet, Svenska Livräddningssällskapet, Sjöräddningssällskapet och andra arbetar redan med olika kommunikationsinsatser kring användningen av flytvästar, flytplagg och allmän sjövettsinformation. Dessa insatser (punkt 1–6 ovan) ska inte leda till att deras arbete minskas på något sätt.

När det finns djupare kunskaper och analyser baserade på statistiken och utredningsresultaten, kan Sjösäkerhetsrådet ge regeringen underlag för olika åtgärder inom strategiområdena. Man bör så snart som möjligt se om staten kan stötta de forskningsinnovationer och det säkerhetsarbete som rör fritidsbåtlivet.

### 8.8 INSATSER SOM BÖR GENOMFÖRAS PÅ SIKT

Regeringen rekommenderas att på sikt låta initiera en utredning om var det är mest samhällsekonomiskt effektivt att lägga resurser för att minska antalet dödade och skadade inom trafik-/transportsektorn. En förutsättning för en sådan utredning är att det finns en bättre förståelse för orsakssambanden inom fritidsbåtolyckorna. Det gör att en sådan utredning tidigast kan vara aktuell om ett par år.

Det kan konstateras att antalet döda i fritidsbåtlivet nu uppgår till i storleksordningen 10–15 % av de omkomna i vägtrafiken varje år. Men en jämförelse mellan de monetära insatser som idag görs inom de olika områdena (både inom forskning och infrastruktur) speglar inte relationen till antalet döda.

### 8.9 INSATSER SOM REGERINGEN BÖR ÖVERVÄGA

Regeringen kan, i detta första skede, komma att behöva underlätta Transportstyrelsens arbete genom att göra följande.

1. Ändra lagstiftningen, så att sjukhusen blir rapporteringskyldiga för skadade i trafik (alla trafikslag) i likhet med vad polisen och kustbevakningen idag redan har. Detta skulle skapa mycket bra underlag och förutsättningar för att kunna genomföra kostnadseffektiva åtgärder för att nå målet med halverat antal skadade.

2. Ändra lagstiftningen, så att Transportstyrelsen får mandat att genomföra analyser eller utredningar av säkerhetskaraktär och så att Transportstyrelsen kan få del av sekretessbelagt material från framförallt andra myndigheter. Rätten att få tillgång till uppgifter om namn och adresser till inblandade och vittnen i samband med olyckor och i vissa fall få tillgång till resultaten av alkohol- och drogtestar samt rapporter från rättsläkare. För att kunna koppla uppgifter från samma olycka är identifierbara uppgifter en förutsättning för att kostnadseffektivt kunna bedriva STRADA. Detta skulle skapa mycket bra underlag och förutsättningar för kostnadseffektiva åtgärder för att nå målet att kontinuerligt minska antalet döda. Utökade sekretesskrav, som följd av en ökad tillgång till information, har Transportstyrelsen inga invändningar emot.



# 9 FRAMTIDENS BÅTLIV

Båtlivet och båtintresset är inte statiskt. Under 2005 lät Stockholmsmässan och Sweboat göra en undersökning med titeln "Morgondagens Båtliv – utmaningar och möjligheter". Resultatet av den pekar bland annat på att vi kan förvänta oss att en helt ny generation båt människor kommer att komma ut på sjön. De har inte båten och sjön som sitt huvudsakliga fritidsintresse, utan för dem är det viktigt med avkoppling, naturupplevelser och frihetskänsla. Nya grupper som förväntas bli mer aktiva på sjön är kvinnor och invandrare. Det är viktigt att följa vad dessa förändringar kan tänkas få för konsekvenser ur säkerhetssynpunkt.

Det är inte osannolikt att båtturen från kontinenten kommer att öka. Det här innebär att vi kommer att få ta emot många besökare med stora båtar. Många av besökarna kan vara ovana vid att navigera i steniga skärgårdsvatten.

En framtida prisökning på drivmedel kan innebära att helt nya och mer bränslesnåla båttyper blir populära.

Vilken syn kommer morgondagens båtlivsutövare att ha på risktagande, hjälpsamhet och hänsyn till människor och natur? Det kan bli mycket bättre än idag. Utvecklingen kan också gå åt fel håll. Därför är det viktigt att följa utvecklingen för att se var det kan vara bäst att sätta in resurser för ökad sjösäkerhet.



NORRKÖPING 2012-02-28

**I arbetet med Strategi säkrare båtliv 2020 har  
Transportstyrelsen samrått med:**

- Kustbevakningen
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
- Rikspolisstyrelsen
- Sjöfartsverket

**Transportstyrelsen har dessutom  
samverkat med:**

- Båtförsäkringsbolagen
- Båtlivsutbildarna i Sverige
- Dagens båtliv
- Försvarsmakten
- Nordic Maritime Service Stockholm
- Nämnden för båtlivsutbildning
- Riksföreningen Gästhamnar Sverige
- Sjöpolisen i Stockholms län,
- Sjöpolisen i Västra Götalands län
- Skärgårdsstiftelsen
- Sportfiskarna
- Sweboat
- Svenska Båtunionen
- Svenska Kanotförbundet
- Svenska Kryssarklubben
- Svenska Livräddningssällskapet
- Svenska Seglarförbundet
- Svenska Sjärräddningssällskapet
- Svenska Sportdykarförbundet
- Tillväxtverket