

**PM**

Ärendnr: [Ärendenummer]  
Projektnr: [Projektnummer]

Till:

Från:

2010-12-28



## **Trafiksäkerhetsutvecklingen 2001-2010**

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Innehåll

Sammanfattning.....	3
Relativ utveckling av omkomna i väg- och järnvägstrafik och trafikmängd.....	5
Utveckling av antal omkomna i järnvägsolyckor.....	6
Jämförelse med andra länder – järnvägsolyckor .....	7
Plankorsningsolyckor .....	8
Kön – järnvägsolyckor.....	9
Ålder – järnvägsolyckor .....	10
Utveckling av antalet omkomna i vägtrafikolyckor .....	11
Jämförelse med andra länder - vägtrafikolyckor .....	12
De nordiska länderna - vägtrafikolyckor .....	13
Svårt skadade - vägtrafikolyckor .....	14
Kön - vägtrafikolyckor .....	15
Färdstätt - vägtrafikolyckor .....	16
Olyckstyp - vägtrafikolyckor.....	17
Väghållare - vägtrafikolyckor .....	18
Ålder - vägtrafikolyckor.....	19
Län – vägtrafikolyckor .....	20
Övriga tillstånd i vägtrafiken.....	21
Mötesseparering, ATK, Fordon och Trafikarbete .....	21
Hastighet.....	23
Omvärldsfaktorer - vägtrafik.....	24
Prognos för 2010 och 2011 enligt modell i VTI rapport 607.....	24
Trafikverkets prognosmodell (Vägverket publ 2007:82) .....	25
Diskussion/slutsats .....	26
Suicid .....	27

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Sammanfattning

Enligt preliminära uppgifter omkom **393** personer i ban- och vägtrafikolyckor under 2010. Av dessa beräknas en **fjärdedel** vara självmord.

Inom järnvägstrafiken<sup>1</sup> beräknas antalet omkomna under 2010 uppgå till **105** (83 år 2009) personer, vilket motsvarar en ökning med 16 procent jämfört med 2009.

För 2010 beräknas antalet omkomna inom vägtrafiken uppgå till **290** (358) personer, vilket motsvarar en minskning med **19** procent.

Från och med år 2010 kommer självmorden i enlighet med internationell standard att särredovisas i den officiella vägtrafikskadestatistiken (publiceras i slutet av april). År 2010 beräknas ca **20** dödsfall inträffat till följd av suicid i vägtrafiken **och därmed beräknas 270 personer ha omkommit till följd av olycksfall.**

Övriga kommentarer kring olycksutvecklingen inom järnvägstrafiken:

- Enligt hittills preliminära uppgifter för år 2010 ser vi en ökning av suicidfall.
- År 2010 omkom **en** tågpassagerare. Det är första gången sedan 2004 någon resande eller anställd ombord ett tåg omkommit.
- **Tolv** personer har dött i plankorsningsolyckor år 2010. **Fyra** av de omkomna var suicid och **tre** av de omkomna påkördes i gångfallor.
- Antalet omkomna män i järnvägsolyckor har ökat under 2010.

Övriga kommentarer kring olycksutvecklingen inom vägtrafiken:

- Antalet dödade i vägtrafiken per 100 000 invånare 2010 beräknas uppgå till **2,9** (3,9) förutom suicidfallen vilket internationellt sett är ett unikt lågt värde.
- Inom EU finns ett mål om att halvera antalet omkomna i trafiken mellan 2001 och 2010. Sverige bedöms i stort sett ha uppnå målet för 2010, från **531** till **270** dödade<sup>2</sup>, en minskning med **49** procent.
- Polisrapporterade svårt skadade har minskat med ca **15** procent. Ca 3000 (3460) personer har skadats svårt 2010.
- Minskning av antalet omkomna i stort sett bland samtliga färdstätt utom bland cyklister.
- Dödstaten har minskat i alla olyckstyper. Antalsmässigt har minskningen varit störst bland omkomna i singelolyckor.

---

<sup>1</sup> Järnvägsstatistik omfattar endast händelser på statens spåranläggningar d.v.s. alla järnvägspår med undantag för Inlandsbanan, Roslagsbanan, Saltsjöbanan, diverse museijärnvägar samt industrispår (ej T-bana men däremot SL pendeltåg).

<sup>2</sup> För 2001 och 2010 har antalet suicid uppskattats till **20** fall. Eftersom annan dödsorsak än krockvåld exkluderas i officiell statistik sedan 2003 så har sjukdom exkluderats även för 2001.

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

- Nedgång av omkomna på statligt, kommunalt och enskilt vägnät.
- Omkomna har minskat i alla åldersgrupper.

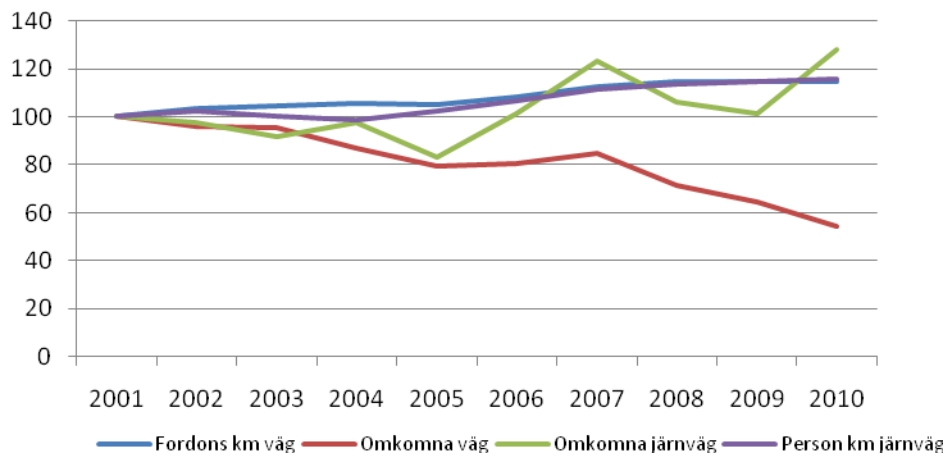
Förutom en successiv förbättring av vägar och fordon, så bedöms lägre genomsnittlig reshastighet och i stort sätt oförändrad trafik vara viktiga förklaringar till den kraftiga minskningen av antalet dödade inom vägtrafiken jämfört med 2009 års utfall.

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Relativ utveckling av omkomna i väg- och järnvägstrafik och trafikmängd

Inom vägtrafiken har antalet omkomna minskat. Inom järnvägssystemet sker ingen minskning. I stället kan en svagt ökande trend misstänkas. Både inom väg- och järnvägstrafik syns en fortsatt ökning av trafikmängd. **Sedan år 2001 har trafiken ökat med ca 15 procent inom båda trafikslagen.**



Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

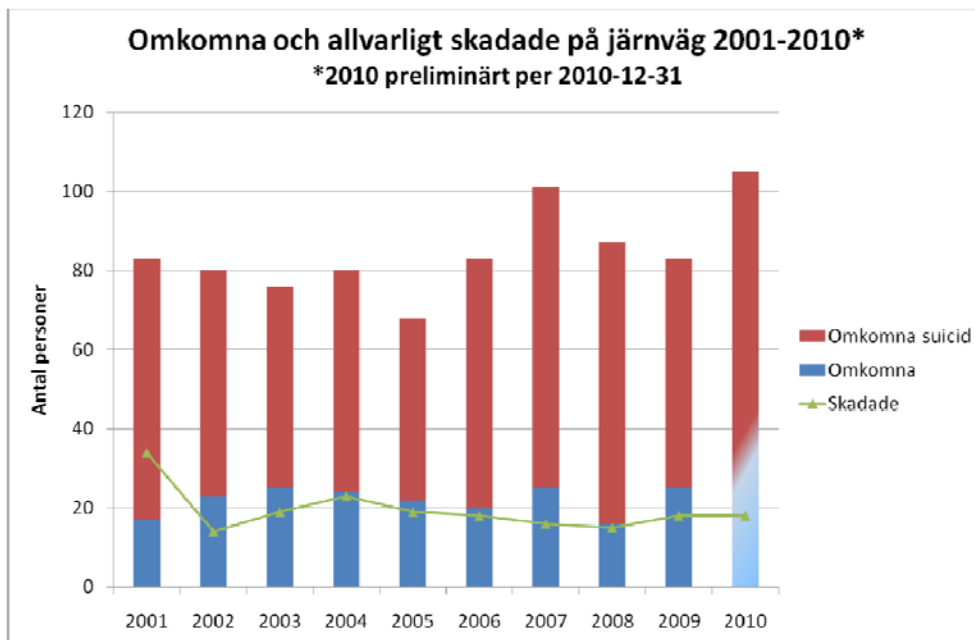
## Utveckling av antal omkomna i järnvägsolyckor

Inom järnvägstrafiken beräknas antalet omkomna under 2010 uppgå till **105** (83) personer, vilket motsvarar en ökning med **16** procent jämfört med 2009. Efter en lång rad av år av gynnsam olyckutveckling har nedgången avstannat de senaste tio åren. Det senaste årets utfall indikerar snarare en svag ökning. Det är inte i linje med målet om fortlöpande minskning av antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstrafiken.

I antalet dödade utgör suiciden c:a 60 personer per år i snitt för de senaste tio åren. Enligt hittills preliminära uppgifter för år 2010 ser vi en ökning av suicidfall. **Först i maj månad kan någorlunda säkra uppgifter om antalet suicidfall presenteras.**

Under 2010 omkom en tågpassagerare. Det är första gången sedan 2004 någon resande eller anställd ombord ett tåg omkommit.

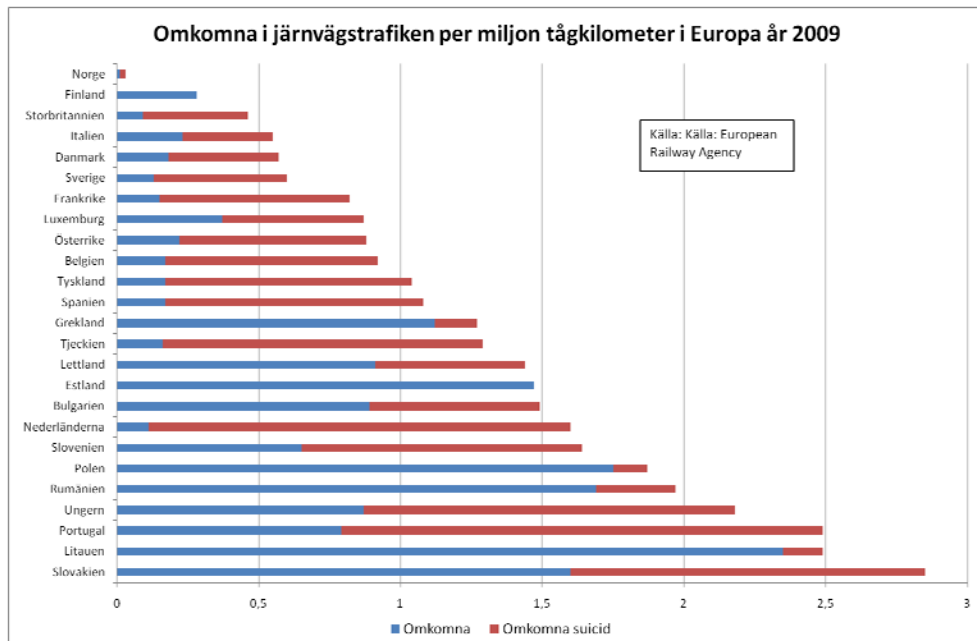
Mellan tre och fem barn dödas varje år.



Ärendnr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## Jämförelse med andra länder – järnvägsolyckor

Antalet dödade i järnvägstrafiken per miljon tågkilometer år 2009 beräknades år 2009 uppgå till 0,6. Sverige ligger på sjätte plats bland de europeiska länderna.

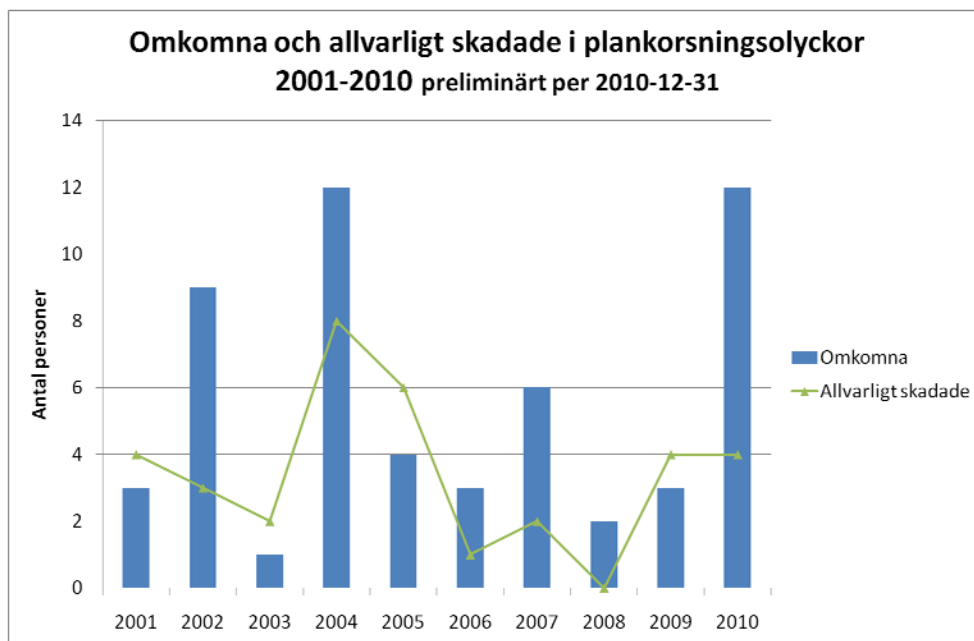


Ärendnr: [Ärendenummer]  
Projektnr: [Projektnummer]

## Plankorsningsolyckor

Under 2010 ändrades definitionen för plankorsningsolycka enligt ny EU-definition till att även omfatta olyckor med gående i plankorsningar. Fram till 2009 innebar en plankorsningsolycka en sammanstötning mellan järnvägsfordon i rörelse och ett vägfordon.

**Tolv personer har dött i plankorsningsolyckor år 2010.** Fyra av de omkomna var suicid och tre av de omkomna påkördes i gångfällor. **Tre av de omkomna förolyckades i olyckor som även klassas som vägtrafikolyckor.**



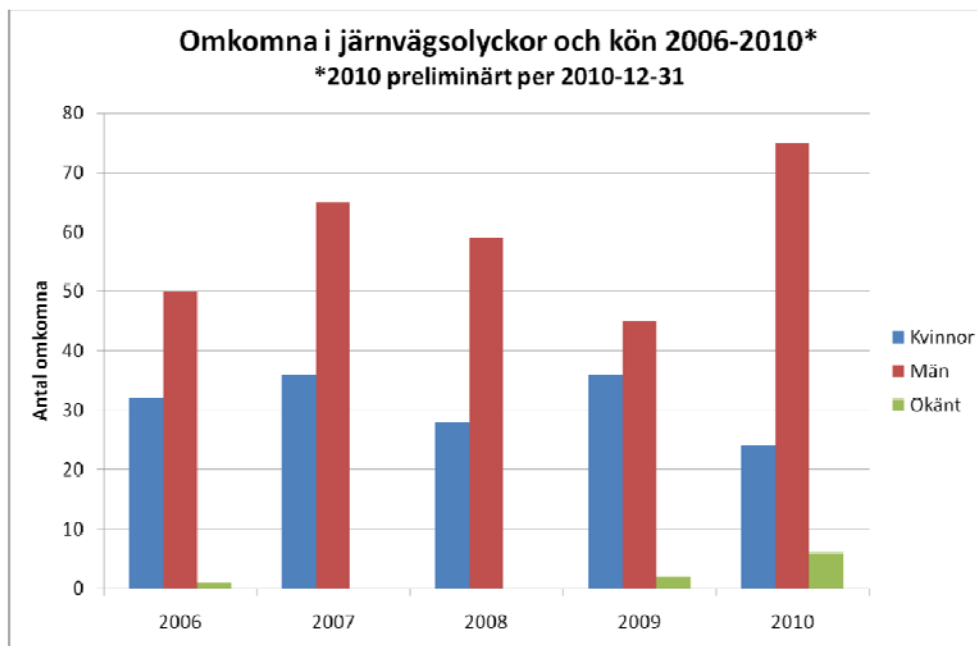


Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Kön – järnvägsolyckor

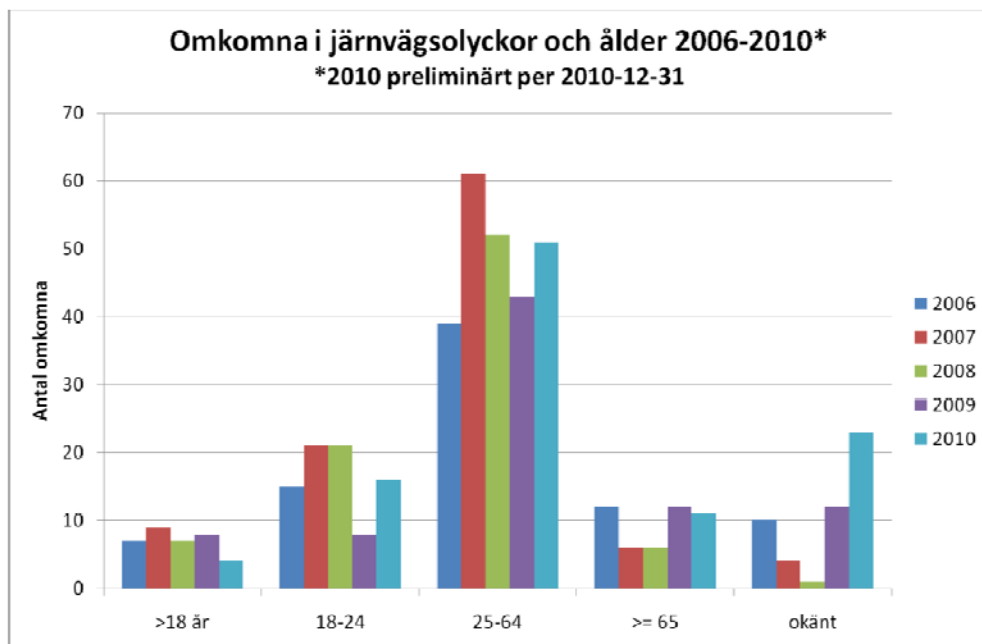
Antalet omkomna män i järnvägsolyckor har ökat under 2010. De senaste fem åren har fördelningen varit **65** procent män och **35** procent kvinnor.



Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## Ålder – järnvägsolyckor

De preliminära uppgifterna visar på en uppgång av omkomna bland 18-24 åringar samt 25-64 åringar. För många av dödsfallen 2010 har Trafikverket ännu inte fått in åldersdata och fördelningen kan därför komma att ändras.



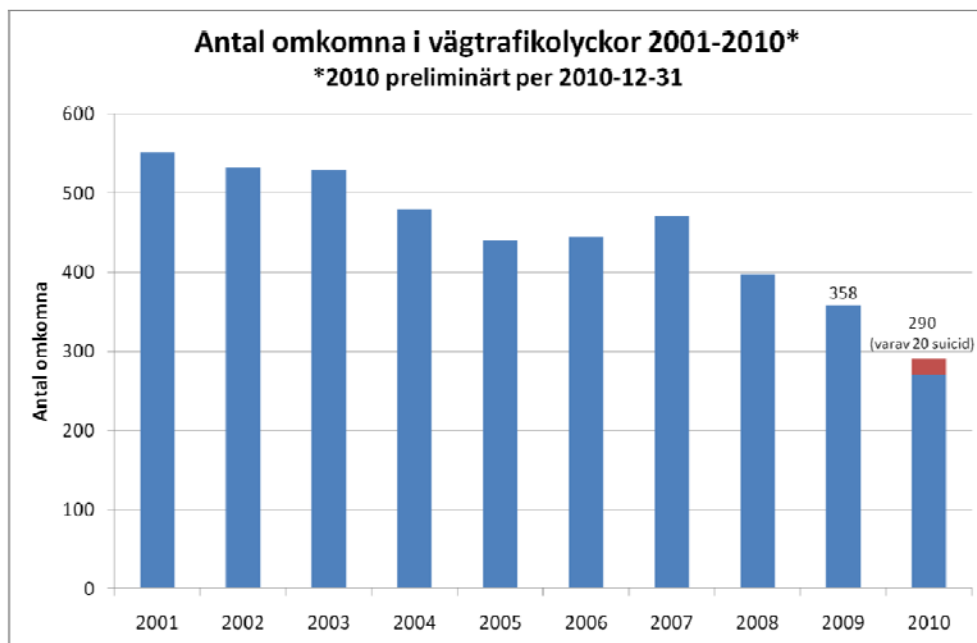
Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Utveckling av antalet omkomna i vägtrafikolyckor

För 2010 beräknas antalet omkomna inom vägtrafiken uppgå till **290** (358) personer, vilket motsvarar en minskning med **19** procent.

Fr.o.m. 2010 kommer Sverige i enlighet med internationell standard att särredovisa självmord i den officiella vägtrafikskadestatistiken. Praxis för detta har tagits fram i ett samarbete mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Rättsmedicinalverket och expertis inom området. Under 2010 beräknas ca **20** dödsfall ha inträffat genom suicid.

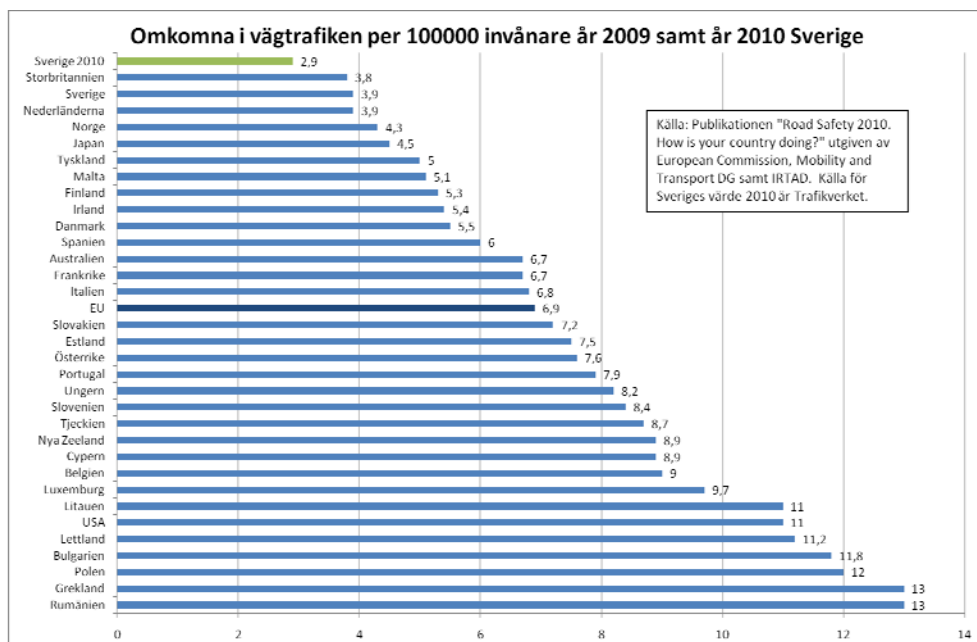


Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## Jämförelse med andra länder - vägtrafikolyckor

Antalet dödade i vägtrafiken per 100 000 invånare 2010 beräknas uppgå till **2,9** (3,9) förutom suicidfallen vilket internationellt sett är ett unikt lågt värde. Under 2009 var genomsnittet för EU-länderna 6,9. Preliminära uppgifter för 2010 visar på nedgång i nästan samtliga länder i Europa och i många andra delar av världen.

Inom EU finns ett mål om att halvera antalet omkomna i trafiken mellan 2001 och 2010. T o m 2009 hade antalet omkomna minskat med 40 procent (EU-27). Sverige bedöms i stort sett ha uppnå målet för 2010, från **531** till **270** dödade<sup>3</sup>, en minskning med **49** procent.

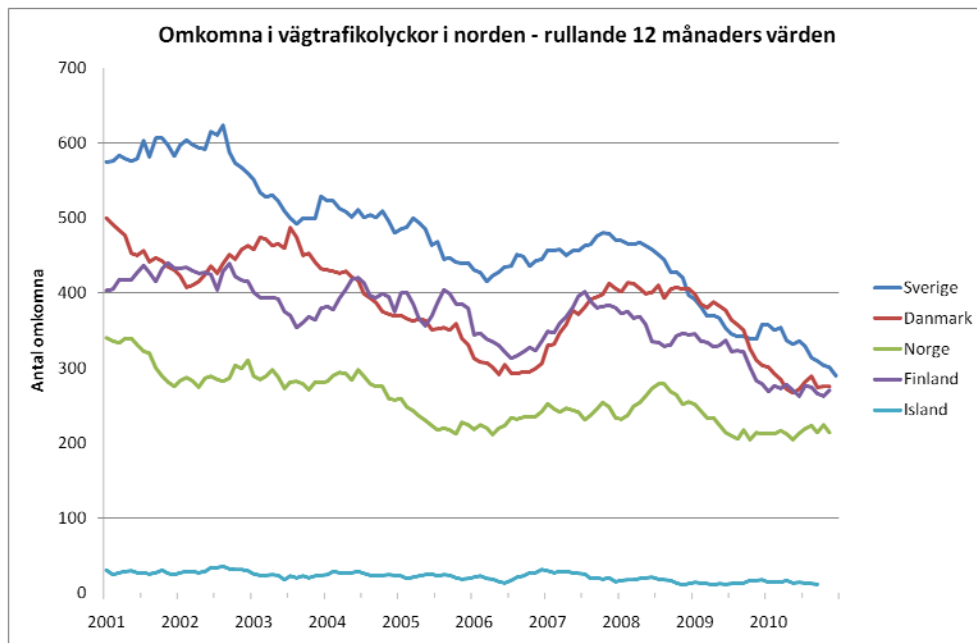


<sup>3</sup> För 2001 och 2010 har antalet suicid uppskattats till **20** fall. Eftersom annan dödsorsak än krockvåld exkluderas i officiell statistik sedan 2003 så har sjukdom exkluderats även för 2001.

Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## De nordiska länderna - vägtrafikolyckor

Antalet omkomna har enligt Nordiskt Vägforums hemsida ([www.nvfnorden.org](http://www.nvfnorden.org)) minskat i Sverige och Danmark under 2010. I övriga nordiska länder är dödstaten relativt oförändrade jämfört med år 2009. För Sverige och Finland ingår suicidfallen i diagrammet.



Källa: Nordiskt Vägforum

Anm: Sveriges värden tom dec 2010, Norge, Finland och Danmark tom nov 2010, Island tom okt 2010

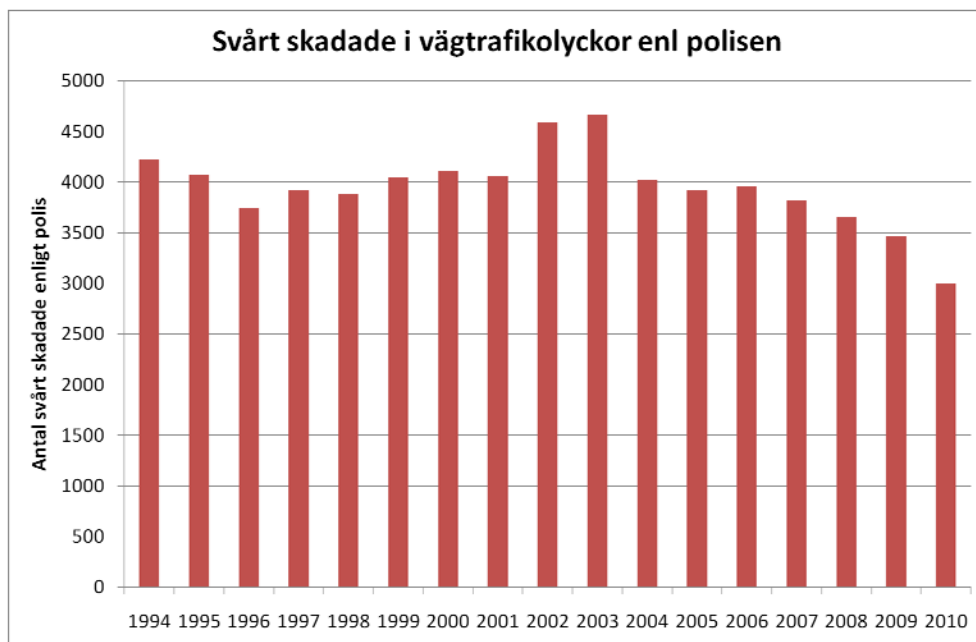
Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Svårt skadade - vägtrafikolyckor

Antalet svårt skadade har under många år legat på en nivå runt 4 000. En omfattande analys som gjordes då man tog fram Trafikverkets prognosmodell (Vägverket publikation 2008:82) visade att sett över perioden 1970-2003 så minskade svårt skadade något långsammare än omkomna i trafiken. Det fanns en följsamhet mellan måtten såtillvida att om döda minskade med i genomsnitt 3 procent per år så minskade svårt skadade med 2 procent per år. Genom att "nollvisionsåtgärder" i hög grad riktats mot att eliminera dödsolyckor kan man senaste åren ha fått något ändrad relation.

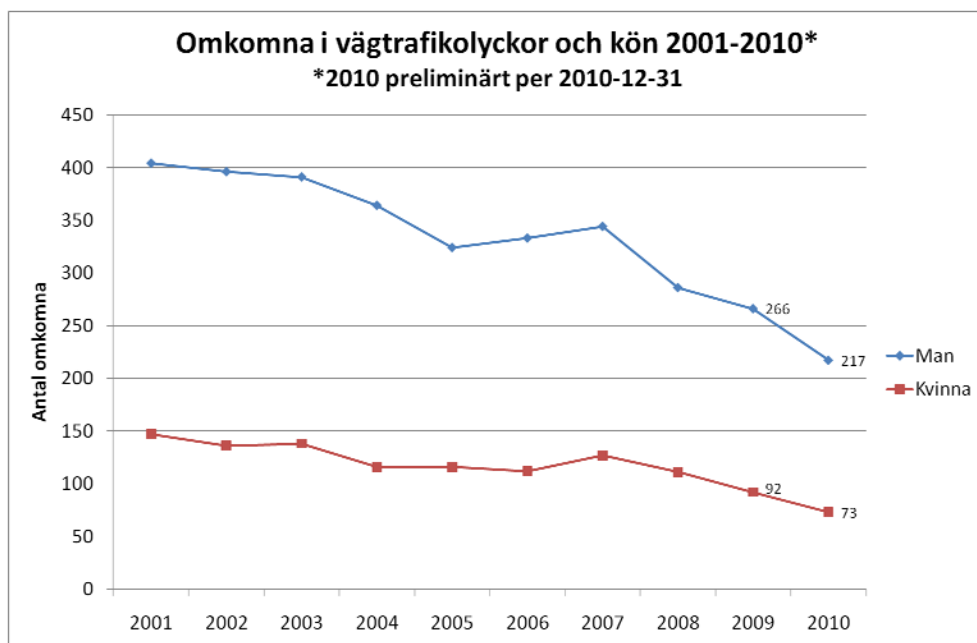
Under 2010 beräknas ca **3 000** (3 460) personer ha skadats svårt i vägtrafiken. Nedgången av svårt skadade personer kan ses tydligt bland bilister, mopedister och motorcyklister. **Nedgången av svårt skadade mopedister är med stor sannolikhet ett resultat av införandet av "mopedkörkort"**.



Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## Kön - vägtrafikolyckor

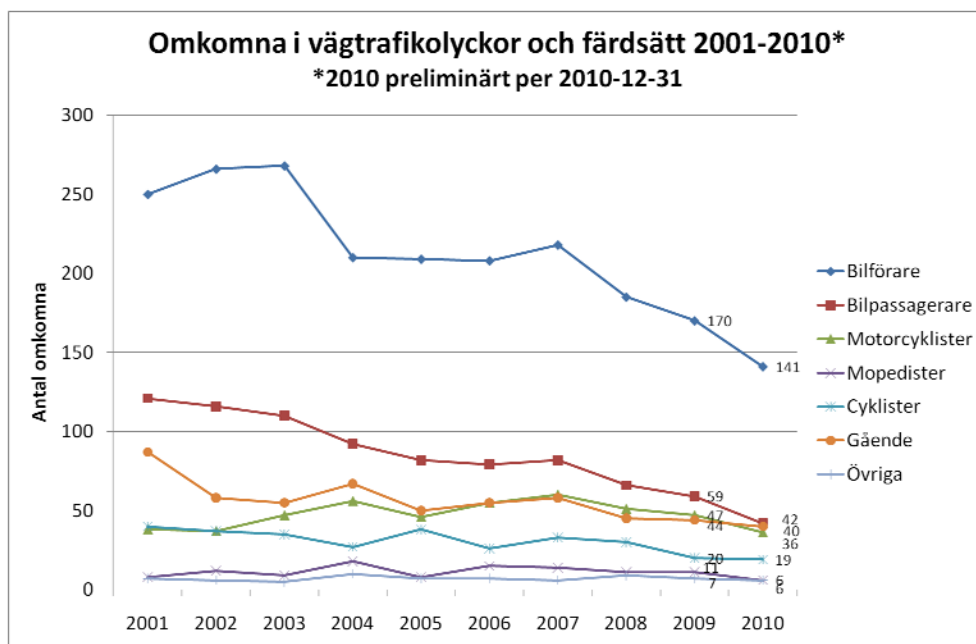
Under 2010 omkom enligt preliminära uppgifter **217** män (266 år 2009) och **73** kvinnor (92 år 2009). En minskning med **18** procent bland män resp. **21** procent bland kvinnor. Det motsvarar **75** procent män resp. **25** procent kvinnor av totala antalet omkomna i vägtrafiken. Den procentuella fördelningen bedöms bli oförändrad när självmorden särredovisas.



Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## Färdsätt - vägtrafikolyckor

Jämfört med 2009 har antalet dödade minskat i alla grupper utom bland cyklister. Den uppåtgående trenden för motorcyklisterna fram till 2007 verkar vara bruten. År 2010 omkom **36** motorcyklister. När självmordfallen särredovisas i den officiella statistiken är det främst bland bilförare och gående som antalet omkomna minskar något.

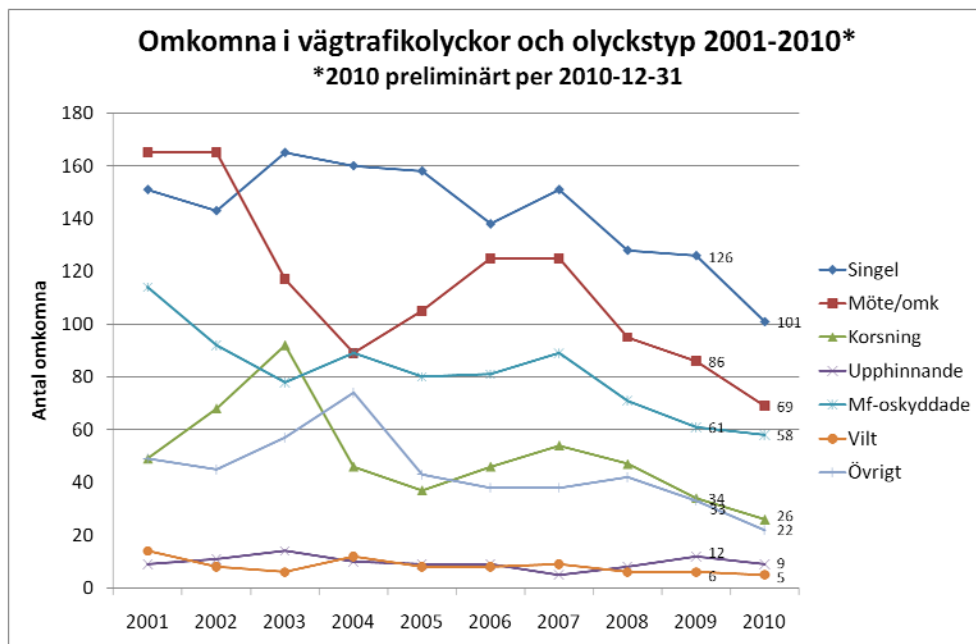




Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## Olyckstyp - vägtrafikolyckor

Dödstalen har minskat i alla olyckstyper. Antalsmässigt har minskningen varit som störst bland omkomna i singelolyckor. När självmordsfallen särredovisas i den officiella statistiken kommer främst grupperna singel- och mötesolyckor minska något men även i grupperna motorfordon mot oskyddade trafikanter samt gruppen övrigt är det troligt att det skett självmord.

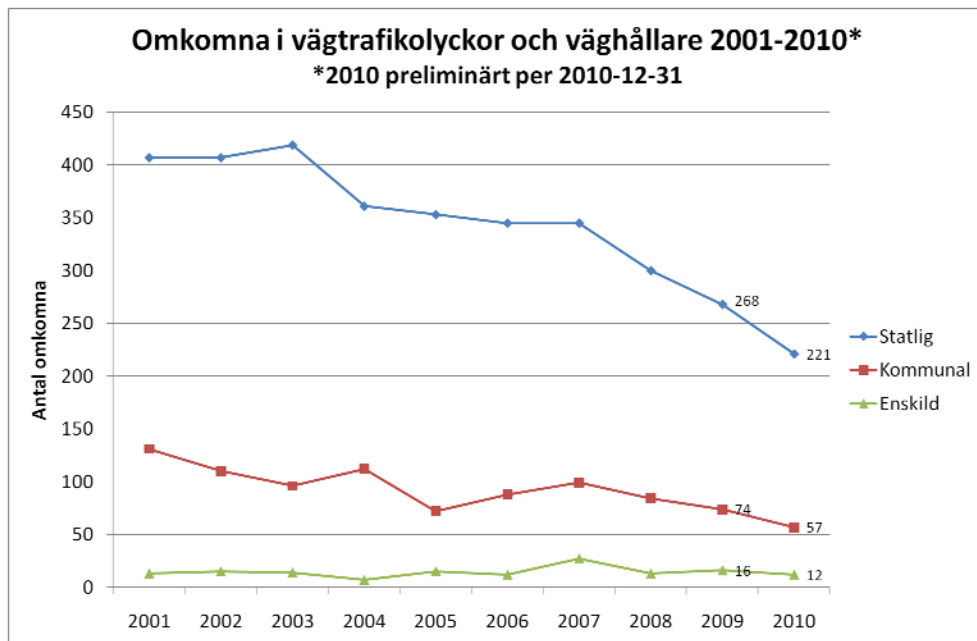


Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## Väghållare - vägtrafikolyckor

Trenden är gynnsam både för det statliga och kommunala vägnätet. Under 2010 har **221** (**268** år 2009) personer dödade på det statliga vägnätet och **57** (**74** år 2009) på det kommunala vägnätet. Under den senaste tioårsperioden har antalet omkomna minskat på det statliga vägnätet med mer än **40** procent och på det kommunala med mer än **50** procent.

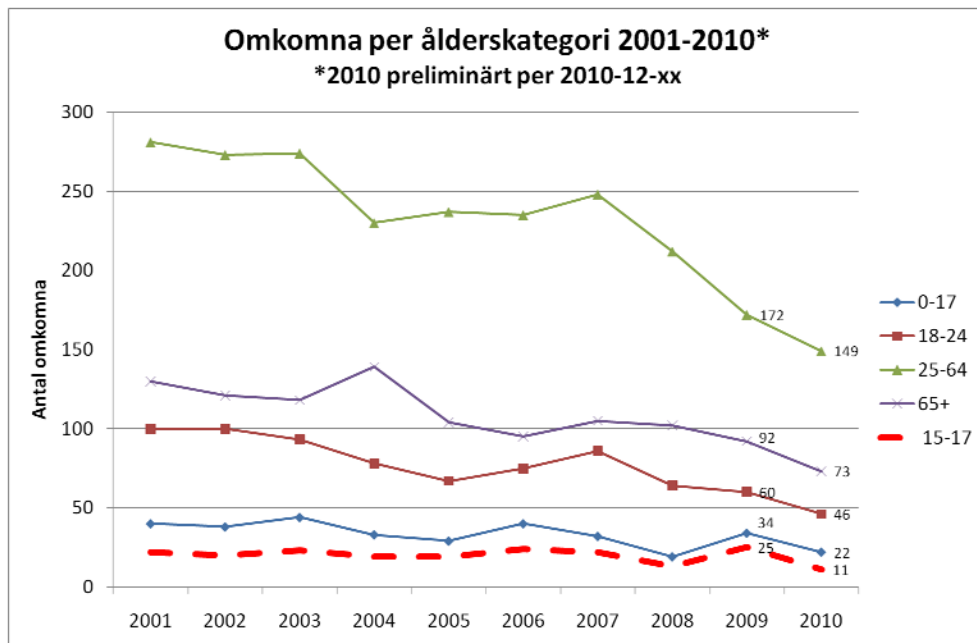
Siffrorna i diagrammet är inklusive självmorden. Tre fjärdedelar av självmorden beräknas ske på det statliga vägnätet och övriga på kommunalt och enskilt vägnät.



Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## Ålder - vägtrafikolyckor

Omkomna har minskat i alla åldersgrupper. Den kraftiga uppgången av omkomna barn (0-17 år) år 2009 var tillfällig och under 2010 har antalet minskat. Det är främst bland 15-17-åringar som uppgången skedde 2009 och det är även bland denna grupp nedgången skett 2010.



Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Län – vägtrafikolyckor

Fördelningen av dödsfallen inom vägtrafiken på länsnivå de senaste sex åren ses i nedanstående tabell:

\*Till detta ska även inräknas de som omkommer inom en månad efter olyckan.  
Därför uppskattningen 290 omkomna inklusive självmord år 2010.

Län	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
Stockholm	40	47	53	44	34	33
Uppsala	19	12	20	11	13	17
Södermanland	15	13	7	15	8	9
Östergötland	14	16	22	21	18	12
Jönköping	20	28	16	9	13	8
Kronoberg	11	12	19	10	11	13
Kalmar	13	14	12	13	16	8
Gotland	3	1	5	2	3	2
Blekinge	7	5	12	3	6	3
Skåne	59	60	69	55	43	37
Halland	17	14	15	17	13	10
Västra Götaland	68	61	67	69	55	36
Värmland	35	21	24	22	16	19
Örebro	16	17	13	12	18	6
Västmanland	14	23	8	6	16	5
Dalarna	19	23	18	16	14	16
Gävleborg	15	21	23	15	15	15
Västernorrland	7	18	19	17	13	8
Jämtland	16	11	9	6	7	9
Västerbotten	18	15	13	13	19	5
Norrbottn	14	13	27	21	7	10
<b>Summa</b>	<b>440</b>	<b>445</b>	<b>471</b>	<b>397</b>	<b>358</b>	<b>281</b>

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Övriga tillstånd i vägtrafiken

### MÖTESSEPARERING, ATK, FORDON OCH TRAFIKARBETE

Under 2010 har Trafikverket genomfört ytterligare åtgärder för att öka trafiksäkerheten på det statliga vägnätet, det gäller främst mitträcken, räffling av mittlinje och säkrare sidoområden. Cirka 20 mil mötteseparerad väg har tillkommit under året, varav 3 mil motorväg. Drygt 65 mil har försetts med mitträffling.

Vid utgången av 2010 var 63 (61) procent av trafikarbetet på vägar med hastighetsgräns över 80 km/h mötteseparerat. Målet är att fram till 2020 öka detta mått till 75 procent.

Möttesepareringen medför eliminering av frontalkollisioner men också att man kraftigt reducerar riskerna för svåra singelolyckor.

Vid utgången av 2010 fanns det totalt cirka 440 mil mötteseparerad väg och 300 mil med automatisk hastighetsövervakning. På dessa vägar sker 53 (52) procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet.

Inga ytterligare sträckor med automatisk hastighetsövervakning hr tillkommit under 2010. Däremot har kompletteringar med flyttbara skåp genomförts på vissa delar av befintliga sträckor.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
2+1-väg	18	45	68	95	113	130	151	177	195	212	227
Motorväg	149	151	153	158	160	170	174	181	186	188	191
Övrig mötteseparering.	21	21	22	22	23	24	24	25	20	20	23
<b>Mötessep. total</b>	<b>188</b>	<b>217</b>	<b>243</b>	<b>275</b>	<b>296</b>	<b>324</b>	<b>349</b>	<b>383</b>	<b>401</b>	<b>420</b>	<b>441</b>
Mitträffling	0	0	0	0	0	25	124	250	334	425	493

*Mötteseparerad- och mitträfflad väg, antal mil (vid årets slut)*

Trafiken på det statliga vägnätet har under årets elva första månader minskat totalt med 0,2 procent, jämfört med motsvarande period förra året. Personbilstrafiken har minskat med 0,6 procent medan lastbilar ökat med 3,3 procent. Under november ökade trafiken med 1,4 procent jämfört med november 2009.

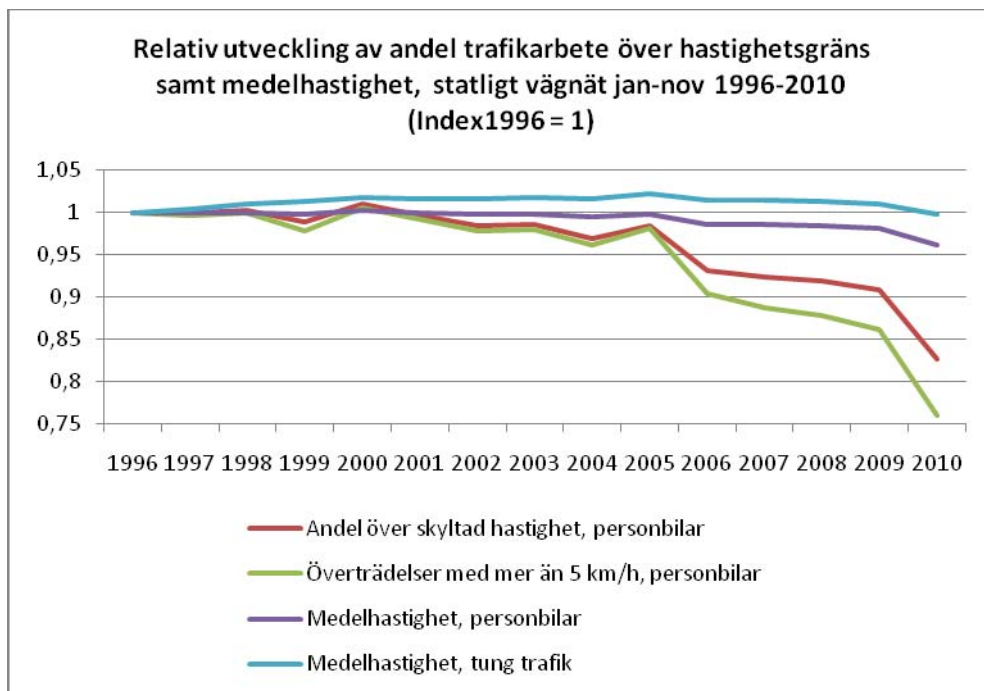
Ärendnr: [Ärendenummer]  
Projektnr: [Projektnummer]

Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

## HASTIGHET

Mätningar som Trafikverket kontinuerligt genomför visar att hastigheterna minskat under de fyra senaste åren, vilket även fortsatt under 2010 med en nedgång på 1,9 procent (jan-nov). Detta gäller särskilt hastigheter som är högre än 5 km/t över gällande hastighetsgräns.

Den stränga vintern 2010, med vinterväglag och många minusgrader i hela landet, är troligen en förklaring till minskad trafik och lägre hastigheter. De senaste mätningarna av hastighet visar dock att hastigheterna fortsatt minska även på sommarväglag jämfört med 2009. Mätningar av trafikmängd visar på en återhämtning sedan maj månad.



Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Omvärldsfaktorer - vägtrafik

En rad omvärldsfaktorer påverkar skadeutfallet i vägtrafiken. Den ekonomiska konjunkturen kan ge en ökning av trafikarbetet med några procent upp eller ner men den största delen av förarkollektivet är ganska okänsliga för konjunkturförändringar. Dessa relativt små förändringar påverkar dock i hög grad hur, vart och vem som kör. Den lilla gruppen av förare som tillkommer och avgår som en följd av konjunktursvängningar har ofta höga risker att bli inblandade i dödsolyckor. Övriga omvärldsfaktorer är bland annat befolkningens åldersstruktur, klimatet och indirekta faktorer som konsumtionen av alkohol.

Dessa komplicerade faktorer medför svårigheter i att prognostisera skadeutfall och isolera enskilda åtgärders trafiksäkerhetseffekt. För att bättre kunna jämföra faktiskt utfall med förväntat utfall har olika prognosmodeller tagits fram.

### PROGNOS FÖR 2010 OCH 2011 ENLIGT MODELL I VTI RAPPORT 607

Den modell som använts är anpassad till totalt antal dödade i vägtrafikolyckor och har trend, totalt trafikarbete, BNP och tillskott av antal bilar i trafik som förklaringsvariabler. Modellen och förklaringsvariablerna definieras i VTI rapport 607 (modellen beskrivs på s.19-21). En ny anpassning av modellen har gjorts med data från åren 1970-2009.

Antaganden om förklaringsvariablernas utveckling

Variabel	2010 (förändring relativt 2009)	2011 (förändring relativt 2010)
Trafikarbete	+/- 0	+ 0,5 %
BNP	+ 4,3 %	+ 3,4 %
Tillskott av bilar i trafik	+ 45000	+ 60000

Modellen ger en prognos för år 2010 på 357 omkomna och 348 omkomna för år 2011.

VTI-modellen har flera konjunkturbeskrivande faktorer som indata. Den kan därför användas både vid upp och nedgång i ekonomin. Modellen lyckas inte prediktera den stora nedgången år 2010.

Skillnaden mellan modell och utfall kan ses som slumpmässig variation i antalet dödade men kan också bero på modellens begränsningar. Modellen beaktar exempelvis inte att vi trots tillväxt i ekonomin har en fortsatt hög arbetslöshet. Modellen tar heller inte hänsyn till trafiksäkerhetsrelaterade faktorer.



Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## TRAFIKVERKETS PROGNOSEMODELL (VÄGVERKET PUBL 2007:82)

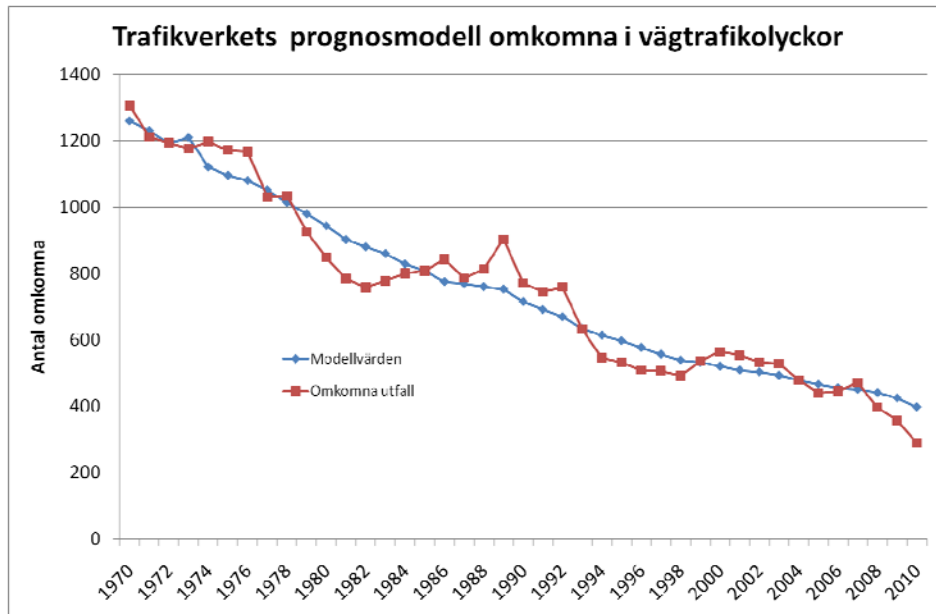
Trafikverkets modellär uppbyggd kring den långa trenden för resp. trafikantgrupp från 1970 till 2003. Modellen ger en minskning på ca 4 procent eller 16-17 omkomna per år vid måttligt ökat trafikarbete.

Modellen påverkas endast svagt av ekonomins upp- och nedgång. Skillnaden mellan modell och utfall kan därför ses som inverkan av konjunktur, nollvisions-satsningar, slump samt modellens ofullkomlighet. De senaste 2 åren har kända åtgärder som minskat omkomna varit i storlek 30 till 35 per år. Detta är relativt sett mer än vad som uppnåddes under åren 1970-2003. Modellen tar heller ingen hänsyn till de förändrade regler som gäller för att få köra moped.

Modellen ger ett utfall strax under 400 omkomna år 2010. Om modellen justeras för att ta större hänsyn till att de trafiksäkerhetsåtgärder som vidtagit sedan 2003 varit inriktade på att eliminera olyckor med högsta allvarlighetsgraden hamnar prognosen på ca 370 omkomna år 2010. Båda prognoserna ligger långt från det verkliga utfallet. Ungefär hälften av den uppkomna differensen kan med detta resonemang tillskrivas inverkan av konjunktur och hög arbetslöshet.

I början av 1980-talet och mitten av 1990-talet hamnande det verkliga utfallen av antalet omkomna i vägtrafikolyckor långt under prognosmodellens. Tendensen har hittills varit att även om konjunkturläget vänt uppåt igen efter en lågkonjunktur så har dödstaten fortsatt att minska en tid för att senare närma sig och överträffa modellens värden igen. Se figur. Det återstår att se om det blir en liknande utveckling även denna gång. Något som kan tyda på att vi nu ser början på en bestående förändring är att åtgärder riktats tydligt mot dödsolyckor samt att medelhastigheten sjunker på våra vägar.

Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]



## Diskussion/slutsats

Det finns ett samband mellan antal dödade i vägtrafiken och den ekonomiska utvecklingen men man har inte exakt lyckats klargöra hur sambandet ser ut. Många förväntade sig ett ökat antal omkomna i trafiken i och med att konjunkturen nu vänt men så har inte blivit fallet. Det verkliga utfallet ligger långt under det som kommer fram i prognosmodeller.

En trolig förklaring till nedgången av antalet omkomna är att medelhastigheten sjunker på våra vägar. Den stränga vintern i början och slutet av 2010, med vinterväglag och många minusgrader i hela landet, är troligen en förklaring till minskad trafik och lägre hastigheter. Mätningarna av hastighet visar dock att hastigheterna fortsatt minska även på sommarväglag jämfört med 2009. De stora förändringarna av hastighetsgränserna som genomfördes under 2009 bedöms ha gett full effekt först under 2010. Det är också inom hastighetsområdet som kända effektsamband är som störst, vilket är väl i linje med den kraftiga nedgången av antalet omkomna.

En annan effekt av en snörik vinter är mycket snö i diket vilket medför färre svåra singelolyckor.

Ytterligare förklaringar till nedgången är vidtagna åtgärder, exempelvis ökad andel mötesseparerad väg men även andra faktorer som säkrare bilar och att sjukvården blivit allt skickligare på att rädda svårt skadade personer.

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## **Suicid**

Förutom att varje suicidfall i transportsystemet innebär en tragedi för offret och de anhöriga så innebär dessa händelser även negativa konsekvenser för systemets funktionalitet. I vägtrafiken medför en del av händelserna (möteskollisioner) att andra trafikanter utsätts för betydande risker. I järnvägstrafiken utgör suicidhändelser ett stort arbetsmiljöproblem för lokförare, olycksplatsansvariga m.fl., och de orsakar också betydande tåg förseningar.

Åtgärder för att förhindra suicid i transportsystemet sammanfaller till viss del med redan förekommande åtgärder för att öka trafiksäkerheten. På vägsidan är mötesseparerade vägar och ökad säkerhet i fordonen exempel på åtgärder som bidrar till att göra vägtrafiken mindre effektiv som metod för suicid. Motsvarande exempel på järnvägssidan är kameraövervakning och uppsättande av stängsel eller andra åtgärder för att hindra obehörigt tillträde till spåren på särskilt utsatta platser.

Suicidprevention i transportsystemet kommer att bli en viktig fråga för Trafikverket. Under 2011 kommer ett arbete med att ta fram ett trafikslagsövergripande program för att minska antalet suicid i transportsystemet att påbörjas. Trafikverket avser också att fortsätta stödja forskning om systeminriktad suicidprevention inom transportsystemet på samma sätt som tidigare gjorts inom järnvägsområdet.