

## SIKAs data och ökad säkerhet för persontransporter

2010-01-25 3 sidor

Myndigheten SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys, [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)) har ett ansvar att utveckla kunskapen om transportsektorn och dess effekter för de fyra trafikslagen väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Man har nu för första gången samlat sin grundläggande statistik i en publikation, nämligen 2009:28, SIKA Basfakta 2008 – Övergripande statistik om transportsektorn (125 sidor).

Exempel på data för år 2008 i Sverige är att det fanns 216000 km väg (exklusive ett okänt antal kilometer enskilda vägar utan statsbidrag), 15351 km järnväg, 252 km spårväg och 276 km tunnelbana. Data för järnväg avser här spårlängd där t ex sträckan Stockholm-Göteborg räknas drygt två gånger på grund av dubbelspår och mötesspår, rangerspår m m. Trafikerad banlängd år 2008 för spårburen trafik var 11259 km varav järnväg enkelspår 9197 km, järnväg dubbelspår och flerspår 1826 km, spårväg enkelspår 7 km, spårväg dubbelspår och flerspår 120 km samt tunnelbana dubbel och flerspår 109 km.

Investeringarna i svensk infrastruktur (vägar, järnvägar, hamnar, farleder och flygplatser i fasta priser med rullande basår) uppgår till 25 à 30 Gkr per år eller något under en procent av BNP vilket är något lägre än i de flesta jämförbara europeiska länder. Kostnaderna per år för drift och underhåll samt reinvesteringar har de senaste åren för väg- och järnvägsinfrastruktur uppgått till ca 16 Gkr.

Banverkets kostnader för nyinvesteringar har stigit från ca 3,8 Gkr år 2000 till 10,5 Gkr år 2008. Banverkets kostnader för drift och underhåll samt reinvesteringar har stigit från ca 4,7 Gkr år 2005 till 5,9 Gkr år 2008. Alla belopp är exklusive moms. Mellan år 1996 och år 2008 har investeringarna i fasta priser i vägar stigit med 73 procent och investeringarna i järnvägar med 41 procent.

Trafikarbetet på svenska vägar uppgick år 2008 till omkring 77 miljarder fordonskilometer varav 83 procent utfördes med personbil. Trafikarbetet på järnvägsnätet uppgick år 2008 till 141 miljoner tågkilometer varav persontrafiken svarade för 66 procent och godstrafiken för 34 procent. För spårvagn och tunnelbana gällde 14 respektive 12 miljoner tågkilometer. Det sammanlagda trafikarbetet för personer och gods på järnväg har stigit från ca 116 miljoner tågkilometer år 2000 till 141 miljoner tågkilometer år 2008. Därav gäller för persontransporter 78 miljoner tågkilometer år 2000 och 92 miljoner tågkilometer år 2008.

Persontransportarbetet 2008 uppgick till 130 miljarder personkilometer. Enligt en resvaneundersökning 2005-2006 gällde då att 77 procent av antalet personkilometer utfördes av vägtrafiken, 15 procent av luftfarten och 7 procent av tågtrafiken. Godstransportarbetet uppgick år 2008 till 104 miljarder tonkilometer med 40 procent för vägtrafik, 40 procent för sjöfart och 20 procent för järnväg. Vad gäller personkilometer i bil har man utgått från mätarställningar registrerade av Svensk Bilprovning och belägningsgraden 1,54 personer per fordon.

Resor med längd över 100 km skedde enligt resvaneundersökningen 2005-2006 till 68 procent med personbil, 11 procent med tåg, 7 procent med buss, 11 procent med flyg och 3 procent på annat sätt. Här var det antalet resor som räknades.

I vägtrafikolyckor år 2008 dog 397 personer (inklusive ett okänt antal självmord; en uppskattning är 12 à 20 självmord) och i järnvägsolyckor 97 personer. Alla de senare var förknippade med olovligt beträdande av spårområdet och 77 av dem var bedömda som självmord. Ingen av de övriga 20 var sålunda passagerare på tåget.

I publikationen 2009:28 redovisas även emissioner (koldioxid, kväveoxider, svavel, flyktiga organiska ämnen). Därefter följer en länksamling under rubrikerna infrastruktur, investeringar, drift och underhåll, trafikarbete, transportarbete, olyckor – skadade och dödade samt emissioner. Avslutningsvis finns en tabellsamling.

Vid tillkomsten 1 april 2010 av de båda nya myndigheterna Trafikanalys och Trafikverket läggs SIKA, Banverket och Vägverket ner. Min kontaktperson på SIKA i Östersund har varit docent Maria Melkersson.

### *Ökad säkerhet för persontransporter*

**En av de mest effektiva åtgärderna att bringa ned antalet dödsfall för persontransporterna i Sverige borde vara en utbyggnad och effektivisering av järnvägstrafiken med där bibehållen säkerhet.**

Jag vill här återkomma till mitt inlägg om CHARMECs arbete för säker järnvägstrafik under ärende 3b vid styrelsemötet 2009-11-26. Utöver SIKAs ovannämnda Basfakta använder jag data från SIKAs Vägtrafikskador 2008 (publikation 2009:23, 163 sidor).

Under år 2008 inträffade 18462 rapporterade vägtrafikolyckor med 397 dödade, 3657 allvarligt skadade och 22591 lindrigt skadade personer. Av de omkomna färdades 233 personer i personbil och 51 på motorcykel. Vidare var 45 personer fotgängare och 30 cyklister. Buss och lastbil stod för 18 omkomna och mopeder för 11. Per personkilometer dominerar motorcykel och moped bland färdsetten för de omkomna.

Statistiken i Sverige för de senaste 10 åren 1999-2008 ser ut så här (tabell 9 på sidan 116 i SIKAs publikation 2008:23): Totalt antal omkomna i vägtrafiken var 580 + ...+ 397 = 5076 varav 3422 personer (förare och passagerare) i personbil, lastbil och buss samt 465 på motorcykel. Som nämndes i mitt inlägg 2009-11-26 har under de senaste 10 åren i Sverige omkommit 4 personer ombord tåg (1 person 2003 och 3 personer 2004). I det senare fallet kolliderade tåget i en plankorsning med en lastbil (vid Nosaby på linjen Karlskrona-Malmö 2004-09-10).

Med extrapolering av data från resvaneundersökningen 2005-2006 kan man anta att trafiken på järnväg idag står för ca 10 procent av personkilometerna medan resterande 90 procent faller på vägtrafiken. Låt mig nu se på färd med tåg som ett alternativ till personbil, lastbil och buss (motorcykel och moped utesluts). Då ska under de 10 åren 1999-2008 antalet 4 omkomna resande på tåg ställas mot 3422 omkomna resande på väg. Dividerat med andelen personkilometer fås  $4/0,1 = 40$  respektive  $3422/0,9 = 3802$ . Min slutsats är att det varit  $3802/40 = 95$  eller ungefär

**100 gånger säkrare per personkilometer att ha valt tåg som färdmedel framför personbil, lastbil eller buss**

Ytterligare en skillnad som talar till vägens nackdel och tågets fördel är antalet svårt skadade i vägtrafiken under de 10 åren 1999-2008. För bil, lastbil och buss var dessa 26812 personer (tabell 9 på sidan 117 i SIKAs publikation 2008:23). Inga motsvarande skadade personer har rapporterats för resande på tåg. Enbart för det enskilda året 2008 uppskattar SIKA sjukhuskostnaden (för ungefär 50000 vård dagar) för samtliga vägtrafikoffrer till 690 Mkr.

I mina beräkningar har jag inte kunnat beakta de olyckor för tågpassagerare som sker under deras väg till och från järnvägsstationen. Vidare har jag ansett att de omkomna i samband med järnvägstrafik (97 personer år 2008 vilka alla olovligt beträtt spårområdet) inte bör förknippas med antalet passagerarkilometer. Observera också att resande på spårväg och tunnelbana inte inkluderats.

**Varför framhäver inte Banverket och tågoperatörerna i sin argumentation och marknadsföring gentemot staten och allmänheten dessa mänskliga och ekonomiska fördelar hos tågtrafiken framför vägtrafiken när det gäller persontransporter? Eller gör ni det?**

Bengt Åkesson