VOICE Country Sheet

September 07

Schwächere Verkehrsteilnehmer in Europa

VOICE

VOICE : Vulnerable Road User Organisations in cooperation across Europe

VOICE ist ein Interessennetzwerk, das schwächeren Verkehrsteilnehmern zu mehr Gehör verhelfen möchte, da die Probleme dieser Gruppe of vernachlässigt werden.

Die VOICE Koalition besteht gegenwärtig aus:
AGE - the European Older People's Platform; ANEC - the European consumer voice in standardisation; Health and Environment Alliance; European Child Safety Alliance; European Disability Forum; European Public Health Alliance; European Federation for Transport and Environment; Voetgangersbeweging - Pedestrian Movement, BEUC; European Transport Safety Council

Mehr Information: www.etsc.be/Voice.php

Teil 1 - Österreich

Einführung

Obwohl sich die Zahl motorisierter Fahrzeugen und das Gesamtverkehrsaufkommen ingesamt seit 1970 verdreifacht hat, gibt es wesentlich weniger Verkehrsunfällen und Verkehrstote. Eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf nationalen Straßen und Autobahnen wurde bereits in den frühen 1970er Jahren eingeführt, was eine drastische Verringerung an Verkehrstoten in den darauf folgenden Jahren zur Folge hatte. Die Zahl der Verkehrsunfälle sank,[1] und die Zahl der getöteten beziehungsweise der verletzten Fußgänger und Radfahrer ging ebenfalls signifikant zurück.[2]

Trotz des Fortschrittes lag Österreich 2005 noch immer über den EU-Durchschnitt von 95 Verkehrstoten je einer Million Einwohner.[3] Daher ist eine bessere Umsetzung von Straßensicherheits-Programmen sowohl auf regionaler wie auch auf lokaler Ebene notwendig, um die Sicherheit auf städtischen Straßen verbessern zu können, wo die meisten ungeschützten Verkehrsteilnehmer unterwegs sind.

Alkohol

Seit 1998 ist der Blutalkoholgrenzwert in Österreich 0,5 mg/ml. Verstöße gegen das Lenken von Fahrzeugen mit einem Blutalkoholwert von unter 0,8 mg/ml BAC und über 0,5 mg/ml sind nun Teil eines neuen Punktesystems für Führerscheine.[4] Obwohl eine 2005 neu eingeführte Rechtslage es erlaubt, Alkoholtests zufällig durchzuführen, finden Überwachungen weniger häufig statt, als in anderen EU Staaten. Nach einem kürzlich veröffentlichten Bericht kommt es vor allem an Freitag- und Samstagabenden zu geringeren Überprüfungen.[5]

2006 wurde jedoch im Vergleich zu 2005 bei den Unfällen von Personen unter Alkoholeinfluss eine Zunahme von 6 % registriert.[6] Dennoch gibt es immer noch keine Diskussion, die sich dem Thema alkoholisierter Fußgänger annimmt. Daher wäre es wichtig, dass es weiterhin nicht nur starke Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen bezüglich alkoholisierter Fahrzeuglenker gibt, sondern dass auch das Bewusstsein dafür gesteigert wird, welche Risiken durch alkoholisierte Lenker und Fußgänger herbeigeführt werden können.

New legislation was introduced in 2005 to enable roadside screening tests in drink driving enforcement. A pilot project led by the Austrian Road Safety Board (KfV) has shown that the use of screening devices can help multiply controls by ten without increasing human resources. According to KfV, the efficient implementation of these devices could save between 50 and 100 lives annually. The new instruments should therefore be applied in every roadside check.[7]

Geschwindigkeit

In Österreich sind die gefahrenen Geschwindigkeiten nach wie vor hoch. Hier liegt der Hauptgrund für schwere Unfälle. Geschwindigkeitskontrollen sind auf risikoreiche Unfallstrecken konzentriert, erstrecken sich aber auch auf das gesamte Straßennetz.[8] Kontrollen sind während der unfallreicheren Zeiten in den Sommermonaten und im städtischen Gebiet intensiver. Dennoch wird aufgrund des Mangels an Polizeikräften die Anzahl an automatischen Ges chwindigkeitskontrollen zunehmen.



Kuratorium für Verkehrssicherheit - KfV

Der Prozentsatz von Lenkern, die die zulässige Geschwindigkeit missachten, ist in den ländlichen Gebieten (18 %) und insbesondere in städtischen Gebieten (mit 51 % der Fälle in städtischen Durchzugsstrassen und 78 % in 30 km/h Zonen) hoch.[9] Das ist insbesondere deshalb bedenklich, weil sich meistens Kinder innerhalb der vorwiegend in Wohn- und Schulvierteln zu findenden 30 km/h Zonen aufhalten.

Infrastruktur

Es gibt einige Infrastrukturverbesserungen, wie etwa die Schaffung von Kreisverkehren oder wahrnehmbarer Kanten etc. Dennoch haben zwischen 2002-2005 keine größeren Infrastrukturprogramme stattgefunden.[10]

Schätzungsweise 25 % aller Straßenunfälle ereignen sich auf so genannten „Abschnitten mit hohem Risiko".[11] Dennoch gibt es in Österreich keine verbindliche oder harmonisierte

Definition von „Abschnitten mit hohem Risiko". Was zur Folge hat, dass es in manchen Bundesländern keine passenden Maßnahmen für solche Fälle gibt.[12]

Um die Straßensicherheit in städtischen Gebieten in Österreich verbessern zu können, ist ein integrierter Ansatz notwendig. Entscheidungsträger für die Straßenverkehrssicherheit sollten sich auf integrierte Demonstrations- und Implementierungsprogramme konzentrieren.[13] Darüber hinaus sind zum Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern Verbesserungen der Infrastruktur in den Städten und Gemeinden notwendig. Das Risiko für ungeschützte Verkehrsteilnehmer kann durch eine Kombination von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion effektiv herabgesetzt werden. Gedacht wird dabei etwa an den Einsatz von Überwachungskameras und Verkehrsberuhigungen – Straßenverengungen, Kurven, Barrieren, Kuppen, Verkehrszeichen und so weiter.[14]

Im Jahr 2000 wurde das erste multifunktionale Verkehrszeichen auf Österreichs Autobahn installiert. Es erlaubt den automatischen und sicheren Fluss von Fahrzeugen in einem technisch ausgestatteten Bereich. Bis 2007 sollen weitere 15 multifunktionale Verkehrszeichen in Betrieb gehen, das sind einige mehr als ursprünglich geplant. Technische Inspektionen, genauso wie zusätzlich Überprüfungen aller Typen von Fahrzeugen (meistens HGVs), werden an diesen Plätzen häufiger ausgeführt.



Kuratorium für Verkehrssicherheit - KfV

Erziehung

Seit 1960 ist die Verkehrserziehung an Volks-, Mittel- und Hauptschulen verpflichtend. Entwicklungen im Medienbereich wie CD-Roms und Internetseiten erleichtern die Kommunikation mit Jugendlichen. Andere Erziehungsprioritäten, wie Bewusstseinsbildung bei den Eltern von Kleinkindern (ab 12 Monate), die Bereitstellung von Verkehrserziehungskursen und das Training von Personen mit eingeschränkter Mobilität (z.B. Personen mit Behinderungen) sind Grundvoraussetzungen für die Integration in das aktive soziale Leben.

Der Begleitführerschein „L17" (z.B. Kombination von professionellem und nicht professionellem Unterricht) wurde in Österreich 1999 eingeführt. Eine Bewertung der angegebenen Maßnahmen beweist eine Verringerung von Unfällen durch L17-Lenker, besonders im zweiten und dritten Lenkerjahr. L17-Lenker zeigen eine bessere Einstellung gegenüber Lenk- und Verhaltensregeln auf der Strasse, und sie weisen auch geringere Übertretungen von alkoholisierten Lenk- und Geschwindigkeitsvorschriften auf.

Teil II – Was geht am besten? Beispiele aus Europa

Maßnahmen, die auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer abzielen sind notwenig, um deren Verhalten und um die Straßenverkehrssicherheit in Österreich zu verbessern. Die Konzentration auf häufig vorkommende Übertretungen durch Lenker, wie z.B. bei Geschwindigkeitsübertretungen, hat sich in vielen Ländern als wirksam erwiesen. Die folgenden Beispiele illustrieren Maßnahmen anderer Länder, die mit ähnlichen Problemen konfrontiert waren.

Geschwindigkeit

In **Frankreich** hat ein Strafpunktesystem verbunden mit einer stärkeren Überwachung und einem verbesserten Geschwindigkeitsmanagement, basierend auf neuen Kameras, zwischen 2002 und 2005 zu einer 75prozentigen Reduktion an schweren Verkehrsunfällen geführt. Von 2003 auf 2005 hat sich der Prozentsatz von Fahrzeugen, deren Geschwindigkeitsüberschreitungen bei 10 km/h und mehr lagen, von 35 % auf 20 % verringert. Der Prozentsatz von Fahrzeugen, die die Geschwindigkeitslimits um 30 km/h und mehr überschritten haben, hat um 80 % abgenommen. Durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeiten sind um 5km/h zurückgegangen.[15]

Das Strafpunktesystem wird zunehmend in Europa verwendet. In **Italien** sank im ersten Jahr nach der Einführung des Punktesystems die Anzahl der Verkehrstoten um 30 %. In **GB** werden die Lenker nicht nur für Geschwindigkeitsüberschreitungen sondern auch wegen alkoholisierten Lenkens gestraft.

In **Schweden** wurde die Geschwindigkeitsüberwachung durch den Einsatz von Kameras verbessert. Geschwindigkeitskontrollen wurden durch die Einführung digitaler Geschwindigkeitsüberwachungssysteme und durch die Erhöhung der Strafgelder zur Priorität.[16] Und in städtischen Gebieten wurde weitgehend ein Geschwindigkeitslimit von 30 km/h eingeführt.

In **Österreich** wurde im August 2003 die erste ,,Section Control" (eine Einrichtung, die die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit auf einer bestimmten Strecke durch die benötigte Zeit errechnet) im Kaisermühlen-Tunnel auf der Autobahn A 22 in Wien eingeführt. Die ,,Section Control" ist ein weithin akzeptiertes Instrument zur automatischen Geschwindigkeitsüberwachung auf Straßenabschnitten mit erhöhten Risiken. Seit damals sind zwei weitere ,,Section Control"-Systeme in Österreich installiert worden: Auf der Autobahn A2 im Bereich des Wechsels und ein mobiles System für Straßenarbeiten auf den Autobahnen A1, A10 und A2. Eine erste statistische Auswertung zeigt, dass im Wechselabschnitt über 50 % weniger Unfälle zu beklagen sind.

Alkohol

In den **Niederlanden** wurde zwischen 2000 und 2003 Kontrollen alkoholisierter Lenker, genannt „Speed Teams", eingeführt. Die Zahl der entdeckten Alkoholdelikte hat sich stark erhöht. 2004 wurden bei der niederländischen ,,Central Judicial Collecting Agency" 25.000 Delikte gesammelt. Dies bedeutet gegenüber 2003, als 12.500 Alkoholdelikte gesammelt wurden, eine Zunahme um 50 %. Die Verstärkung der Kontrollmaßnahmen geht mit der in Belgien entwickelten Kampagne „BOB" einher, die 2001 eingeführt wurde. Als Folge dieser Kampagne sind 2003 die Verstöße gegen alkoholisiertes Lenken um 3,9 % gesunken und durch Alkoholisierung verursachte, tödliche Verkehrsunfälle machen nicht mehr als 17 % der Gesamtzahl an Todesfällen im Straßenverkehr aus.[17]

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer – Sicherheit

Das in **Österreich** 1991 für Motorräder angenommene Führerscheingesetz wurde 1997 an das EU Recht angepasst. Der neue Motorradführerschein, gültig für zwei Jahre, ist für junge Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 21 Jahre vorgesehen und ist für „leichte" Motorräder mit einer maximalen Motorleistung von 25kW bestimmt. Evaluierungen zeigen in dieser Altersgruppe (18-19 Jahre) um zwei Drittel weniger schwere Unfällen und eine Reduzierung um 75 % an verletzten Verkehrsteilnehmern auf. In der davon teilweise betroffenen Altersgruppe von 20 bis 24 Jahren hat sich die Zahl der schweren Verletzungen halbiert.

Infrastructure

Verbesserungen bei der Straßenverkehrsinfrastruktur haben in **Schweden** eine entscheidende Rolle gespielt. Konkret wurde eine Reihe von ländlichen Hauptverkehrswegen zu Strassen mit 2+1 Fahrstreifen umgeändert, indem die Gegenfahrbahnen mittels Zäune voneinander getrennt wurden. In den **Niederlanden** gab es eine beachtliche Zunahme an Kreisverkehren. Das niederländische Verkehrssicherheits-Institut (SWOV) schätzt, dass durch die gesetzten Infrastrukturmaßnahmen, 2002 die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten um 6 % gesenkt werden konnte.[18]

In **Irland** hat die nationale Straßenbehörde 2004 technische Leitlinien für Straßenverkehrssicherheits-Audits veröffentlicht. Die Leitlinien beinhalten Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit auf nationalen Strassen. Bis Ende 2004 wurden 124 verkehrsberuhigende Maßnahmen auf nationalen Strassen in Städten und Dörfern umgesetzt. In städtischen Gebieten, wo es die meisten Fußgänger und Radfahrer gibt, haben sich Verkehrsberuhigungen durch eine Reihe von Maßnahmen, wie durch Kreisverkehre, Straßenverengungen und –schwellen und niedrigere Geschwindigkeitslimits als effektiv herausgestellt. Das sollte mit einer höheren Zahl an Geschwindigkeitsüber wachungskameras gekoppelt werden, um eine sichere Durchsetzung zu gewährleisten. In Österreich sind Straß enverkehrssicherheits-Audits (RSA) und – inspektionen (RSI) ein neues Instrument. Bis 2005 wurden rund 100 km an geplanten Autobahnen einem Audit und rund 160 km an bestehenden Strassen (hauptsächlich Autobahnen) einer Inspektion unterzogen. RSAs haben eine 70prozentige Reduktion möglicher Gefahren gebracht. Weiters wurden verschiedene RSI-Maßnahmen entwickelt, wie Verbesserung der Wahrnehmbarkeit, Straßenmarkierungen und Verkehrszeichen.

Straßenverkehrssicherheitverlangtkoordiniertes Handeln der Politik

Wie Österreich ist auch die **Schweiz** ein Land mit einem föderalen System mit verschiedenen Regierungen, Sprachengemeinschaften und mit vielen verschiedenen Akteuren im Bereich Straßenverkehrssicherheit. Dennoch gibt es in der Schweiz eine wesentlich bessere Straße nsicherheitsstatistik.[19] 2000 hat die föderale Regierung ein Programm für die Straßenverkehrssicherheit verabschiedet, das auf dem Skandinavischen Programm „Vision Zero" zurückgeht. Ziel ist es, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf Null zu senken. Der Schlüssel für die wirksame Umsetzung dieses Programms ist eine bessere Koordination der Aktivitäten der föderalen Regierung, der Kantone, der Städte und anderer Akteure der Straßensicherheit und das Setzen von Zielen, die gemeinsam erreicht werden sollen. Dabei sind Überprüfungen des Fortschrittes und ebenso regelmäßige Berichte vorgesehen.[20]

In **Norwegen** ist die Straßenverkehrssicherheit Teil der nationalen Transportpolitik. Straßenverkehrssicherheitsmas snahmen werden auf vier Ebenen umgesetzt: Auf National-Regional-, Bezirks- und Lokalebene. Die norwegische Behörde für öffentliche Aufgaben, unter Leitung des Verkehrsministeriums, kooperiert mit dem Direktorat für gesundheitliche und soziale Angelegenheiten, der Polizei und der nationalen Gesellschaft für Straßensicherheit und formuliert den nationalen Straßensicherheitsplan mit Aktionen. Dabei ist jeder Akteur für verschiedene Aufgabenerfüllung zuständig. Lokale Behörden sind genauso gefordert, ihren eigenen Straßensicherheitsplan zu formulieren. Diese effektive Verteilung von Verantwortung und Überwachung spiegelt sich in der norwegischen Verkehrsunfallstatistik wider, die eine der besten in Europa ist.[21]

Teil III - Alle Akteure nehmen daran teil

Die Beispiele, die in den verschiedenen Ländern funktionieren, zeigen hauptsächlich was nationale und lokale Behörden machen können, um die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Nationale und europäische Entscheidungsträger müssen dabei eine ebenso wichtige Rolle spielen.



Kuratorium für Verkehrssicherheit - KfV

Auf nationaler Ebene muss eine Regierung dafür sorgen, dass der Rahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit lokal unterstützt wird und erfolgreiche Praktiken eine rasche Verbreitung finden. Um den mit Alkohol- und Geschwindigkeitsüberschreitungen zusammenhängenden Unfällen begegnen zu können, müssen in Österreich besonders intensivere Kontrollen durchgeführt werden und Infrastruktur-Kampagnen besser koordiniert werden.

Maßnahmen zum Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer auf EU Ebene

2001 hat sich die Europäische Kommission das ambitionierte Ziel gesetzt, eine Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr bis 2010 (Weißbuch über Europäische Straßenpolitik für Transport, 2001) zu erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Europäische Kommission in der Folge das Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit (COM(2003)311final) veröffentlicht. Die Kommission betont die Notwendigkeit des besseren Schutzes der ,,Ungeschützten Verkehrsteilnehmer". Im Besonderen betont sie die Bedeutung von Aufklärungs- und Sensibilisierungskampagnen, die auf „ungeschützte Verkehrsteilnehmer" abzielen und die Wichtigkeit der von EuroNCP (Europäisches Neuwagen Assessment-Programm) durchgeführten technischen Tests zur Erhöhung der passiven Sicherheit, die den Verletzungsschutz bei Unfällen betrifft.

Die Konstruktion sicherer Fahrzeugfronten für Fußgänger und Radfahrer sollte Vorrang für die Europäische Union haben. Im Wissen um die Tatsache, dass jährlich 8.000 Fußgänger und Radfahrer auf EU-Straßen getötet und weitere 300.000 verletzt werden, hat das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie (2003/102/EC) zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen angenommen, die eine Verpflichtung zu Tests und Änderung der Frontpartien von Autos einführt, insbesondere bei Stossstangen und Fronthauben. Diese Änderungen könnten helfen, die Zahl der getöteten Fußgänger im Straßenverkehr um 2.000 Todesopfer pro Jahr zu senken. Europäische, japanische und koreanische Autoproduzenten haben bereits einer Vereinbarung zugestimmt, mit der sie sich zur Umsetzung der ersten Maßnahme der Richtlinie und zu einer Reihe anderer Maßnahmen verpflichtet haben, die bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu weniger schweren Verletzungen bei Fußgängern führen wird. Der zweite Teil der Richtlinie wurde einer Überarbeitung unterzogen, und die Europäische Kommission wird einen neuen technischen Standard vorschlagen. Diesmal in Form einer Entscheidung, die den technischen Standard und deren Umsetzung von 2007 bis 2009 sichern soll. Ein endgültiger Standard, welcher eventuell vom Rat und Europäischen Parlament anzunehmen sein wird, muss dem Schutz von gefährdeten Straßenbenutzern die höchste Priorität zukommen lassen.

Im Rahmen des öffentlichen Gesundheitsprogramms 2004 kofinanziert die Europäische Kommission das Arbeitsprogramm „Initiativen für Maßnahmen des öffentlichen Sektors zur Verhinderung von Unfälle „Ungeschützter Verkehrsteilnehmer", was Teil des Gesamtprojekts „Strategien und beste Praktiken zur Verringerung von Unfällen (APOLLO)" ist. Das Arbeitsprogramm wird vom österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit geführt und umfasst die Erstellung eines Datenberichts über Verletzungen „Ungeschützter Verkehrsteilnehmer" inklusive Unfälle von Fußgängern auf öffentlichen Strassen, Untersuchungen über vorbildliche Praktiken innerhalb der EU, nationale und lokale Standpunkte des Gesundheitssektor und eine Software Anwendung um kosteneffektive, vorbeugende Maßnahmen evaluieren zu können. Die Ergebnisse werden Ende 2008 verfügbar sein und werden an verschiedene Entscheidungsträger und Akteure für die Verkehrssicherheit, inklusive dem APOLLO-Netzwerk und der kürzlich geschaffenen Task Force über „Ungeschützte Verkehrsteilnehmer" der Europäischen Gesellschaft zur Verhütung von Unfällen und Sicherheitssensibilisierung (EuroSafe), verteilt.[22]

In der am 31 Mai 2007 angenommenen Empfehlung des Rates zur Prävention von Verletzungen und zur Förderung der Sicherheit wurde die Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmern als eine von sechs Prioritäten für die Entwicklung weiterer Aktivitäten innerhalb des Gemeinschaftsprogramms ,,Öffentliche Gesundheit" und anderer relevanter Gemeinschaftsprogrammen genannt.[23]

Österreichische Organisationen

Das **Kuratorium für Verkehrssicherheit – KfV** (*www.kfv.at*) ist eine nicht regierungsnahe Organisation, die für Sensibilisierungskampagnen zu den Themen Sicherheit und Aufklärung im Straßenverkehr tätig ist und Empfehlungen an die Regierung abgibt; **Transport Klub Österreich – VCO** (*www.vcoe.at*) konzentriert sich auf Mobilität; **Automobil, Motorrad und Touringklub Österreichs** (*www.arboe.at*) und **Österreichischer Automobil, Motorrad und Touringklub** (*www.oeamtc.at*) bieten Unterstützung für den automobilen Bereich und Konsumentenschutz und sieht sich als Interessensvertretung für Auto- und Motorradfahrer; **Austrian Mobility Research - FGM–AMOR** (*www.fgm.at*) unterstützt umweltfreundliche und nachhaltige Mobilitätskonzepte und ist in einer Reihe von Tätigkeitsbereichen aktiv, wie Forschung, Beratung, Training etc.; **Österreichisches Klimabündnis** (*www.klimabuendnis.org*).

Literatur:

1 Country report on road safety performance – Austria, Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, July 2006. The number of injuries has fallen by 17% and deaths by 65% between 1970 and 2004.
2 Road Accident Statistics 2006, Vienna 2007, http://www.kfv.at/index.php?id=451
3 The EU average was 91 deaths per million inhabitants in 2005, according to the Austrian Road Safety Board (KfV), Road Accident Statistics 2006, Vienna 2007, http://www.kfv.at/index.php?id=451
4 Traffic Law Enforcement across the EU – An Overview (ETSC), 2006.
5 Joint OECD/ECMT Transport Research Center, Working Group on Achieving ambitious road safety targets, Country reports on road safety performance, Austria, July 2006 http://www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/RoadSafety/Performance/TS3-Austria.pdf
6 Austrian Road Safety Board (KfV), Road Accident Statistics 2006, Vienna 2007, http://www.kfv.at/index.php?id=451
7 ETSC PIN Flash 2 (26 September 2006) - http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_copy_of_copy_of_PIN%20Flash%202.pdf
8 Traffic Law Enforcement ETSC
9 OECD/ECMT country report
10 OECD/ECMT country report
11 Austria Country profile, CARE database, 2005.
12 OECD/ECMT country report
13 EC Country profile
14 ETSC (2005), The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries (The "SEC Belt") - www.etsc.be/documents/Safety_Vulnerable_Road_Users.pdf.
15 Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005). Observatoire national interministériel de sécurité routière, 2006.
16 ETSC PIN Flash 2 (26 September 2006) - http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_copy_of_copy_of_PIN%20Flash%202.pdf
17 ETSC PIN Flash 2 (26 September 2006) - http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_copy_of_copy_of_PIN%20Flash%202.pdf
18 ETSC PIN Flash 2 (26 September 2006) - http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_copy_of_copy_of_PIN%20Flash%202.pdf
19 Approximately 600 road fatalities per year in Switzerland as opposed to 1,350 in Belgium. Figures provided by the Belgian Road Safety Institute – www.ibsr.be / www.bivv.be.
20 For more information see www.bfu.ch / www.vision-zero.com / www.astra.admin.ch.
21 The number of road fatalities in Norway amounted to 1,208 deaths between 2000 and 2004 as opposed to 1,350 in Belgium in 2002 only. Figures on Norway provided by the Norwegian Public Works Administration - www.vegvesen.no.
22 http://www.eurosafe.eu.com/csi/eurosafe2006.nsf
23 Council of the European Union, Council Recommendation on the prevention of injury and the promotion of safety, Interinstitutional File: 2006/0106 (CNS), 8344/07, Brussles, April 2007

The VOICE Campaign is co-financed by the European Comission © ETSC 2006

European Transport Safety Council
Rue du Cornet 22 - B-1040 Brussels
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215
E-mail: information@etsc.be - Internet: www.etsc.be