



## Pressmeddelande 2007 09 03

Bryssel och Tylösand

### Sverige i trafiksäkerhetstoppen - men inte förarbeteendet

**En jämförelse av Sveriges trafiksäkerhetsnivå med andra Europeiska länder visar att Sverige ligger bland de bästa, men att förarbeteendet inte är acceptabelt. Sverige har inte haft någon framgång inom områdena trafiknykterhet och hastighetsanpassning i jämförelse med andra framgångsrika länder, enligt den första "PIN-rapporten" från den europeiska organisationen European Transport Safety Council (ETSC).**

Ansvariga från de viktigaste aktörerna i trafiksäkerhetsarbetet i Sverige samlades idag för en paneldiskussion i Tylösand. Debatten organiserades av European Transport Safety Council (ETSC)<sup>(1)</sup>, Vägverket och Väg och Transportforskningsinstitutet (VTI) inom ramen för det så kallade PIN-programmet<sup>(2)</sup>. Diskussionen baserades på resultaten av den första "PIN-rapporten"<sup>(3)</sup> och på underlag från Vägverket och VTI.

2006 kom Sverige trea efter Malta och Nederländerna i antalet döda per innevånare<sup>(4)</sup>. Sverige har också haft en förbättring med 24% sedan 2001 (som är utgångsåret i EU:s trafiksäkerhetsmål). Sverige är däremot inte i toppen vad gäller förarbeteende.

- Sverige har inte haft någon förbättring av trafiknykterheten under senare år, utan antalet alkoholpåverkade dödade förare har varit fortsatt högt. I själva verket har andelen alkoholpåverkade dödade förare i förhållande till alla dödade förare ökat<sup>(5)</sup>. En liknande situation finns i sex andra länder i Europa, medan framgång i trafiknykterheten har ökat trafiksäkerheten i åtta länder, inkluderande ett så framgångsrikt land som Nederländerna<sup>(6)</sup>.
- Medelhastigheten i Sverige har inte ändrats över de senaste tio åren. Stora reduktioner av hastigheten kan konstateras i länder som Frankrike och Belgien, som i övrigt inte är de mest säkra, men också i Schweiz och Storbritanien som har en hög trafiksäkerhetsnivå. I dessa länder har medelhastigheten sjunkit med mellan 3 och 11 %.
- Bilbältesanvändningen i Sverige är hög (92% för förare och framsätesspassagerare), men inte så hög som i Frankrike, Tyskland och Malta, där användningen är över 95%<sup>(7)</sup>.

*"Allt trafiksäkerhetsarbete måste omfatta insatser inom områdena-vägen, fordonet och människan. Även om föraren inte kan göras ensam ansvarig kan denne inte heller undgå ett ansvar. Även föraren måste bidra till ett säkrare vägtransportsystem. Europa har mycket att lära av Sverige för att förbättra trafiksäkerheten. Därmed är det också dags att svenskarna tar en tät position i ett bättre förarbeteende", framhåller Jörg Beckmann, chef för ETSC.*

*"Att göra jämförelser mellan länder är effektivt och stimulerar framsteg", säger Ingemar Skogö Vägverkets generaldirektör. "Vi är nöjda med mycket av det som presterats inom trafiksäkerhetsområdet men mycket oroade över utvecklingen inom trafiknykterheten. Vi är också lite generade över att vara ett ledande land inom trafiksäkerheten men samtidigt på efterkälken på hastighetsområdet. Vi börjar nu tillämpa nu många av de metoder som mer framgångsrika länder använder."*

*"All forskning visar att mänskligt beteende är viktigt för trafiksäkerheten", säger Urban Karlström, generaldirektör för VTI, Väg och Transportforskningsinstitutet. "Sverige behöver än mer fokusera på det mänskliga beteendet och fortsätta att utveckla vägsäkerheten."*

För mer information kontakta ETSC Head of Communications Franziska Achterberg at [franziska.achterberg@etsc.be](mailto:franziska.achterberg@etsc.be) or +32 498 36 24 03.

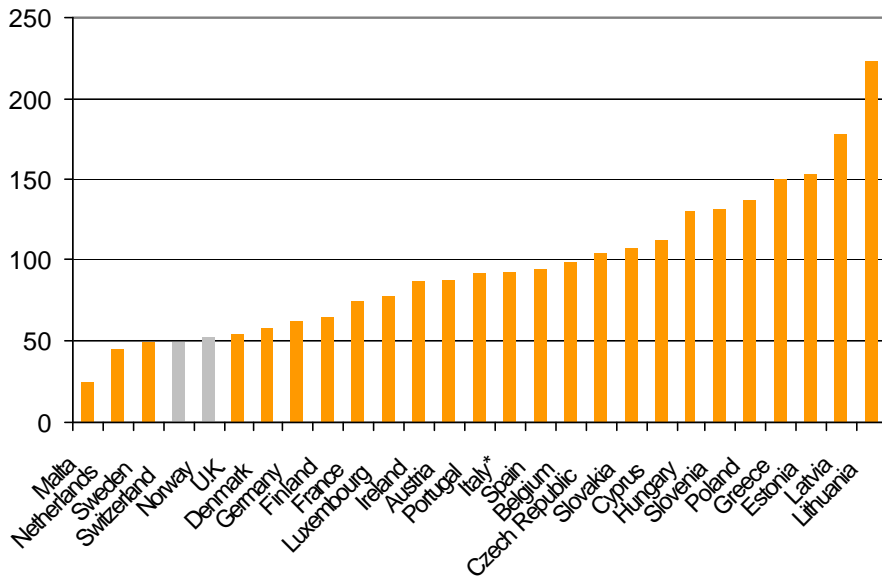
### **Notes to Editors:**

(1) The European Transport Safety Council (ETSC) is a Brussels-based independent non-profit making organisation dedicated to the reduction of the number and severity of transport crashes in Europe. The ETSC seeks to identify and promote research-based measures with a high safety potential. It brings together 37 national and international organisations concerned with transport safety from across Europe. See <http://www.etsc.be>.

(2) The Road Safety Performance Index (PIN) Programme was launched in June 2006 to compare road safety performances of 27 European countries. See <http://www.etsc.be/PIN.php>.

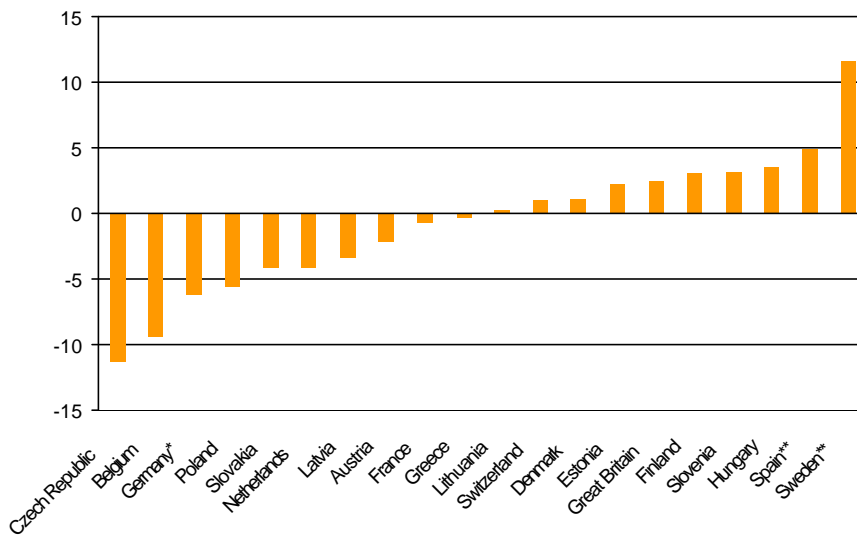
(3) European Transport Safety Council (ETSC) 2007: *Raising Compliance with Road Safety Law*. 1<sup>st</sup> Road Safety PIN Report. See [http://www.etsc.be/documents/PIN\\_Report.pdf](http://www.etsc.be/documents/PIN_Report.pdf).

(4) Road deaths per million population in 2006. Source: CARE and national data



(5) In Sweden, the number of killed drivers with a positive BAC has decreased 12% more slowly over 2002-2005 than the number of killed drivers with negative BAC. Data source: SRA, VTI

(6) Yearly percentage change in deaths related to drink driving relative to change in other deaths over 3-8 years ending 2005. Source: National data



\* Yearly percentage change in drivers involved in fatal drink driving crashes relative to change in drivers involved in other crashes (Germany).

\*\* Yearly percentage change in driver deaths from drink driving crashes relative to change in driver deaths from other crashes (Spain, Sweden)

(7) Road Safety Performance Indicators: Country comparison. Deliverable D3.7a of the EU FP6 project SafetyNet