

## Pressmeddelande

**Bristande vägstandard vållar flest dödsolyckor**

**Folksam har studerat 215 dödsolyckor som inträffade på svenska vägar 2004. Syftet är att klarlägga var de största bristerna finns i vårt transportsystem, när väl en krock har inträffat. Varför blev det en dödlig utgång för 248 personer i de olyckor Folksam studerat? Beror det på brister hos föraren, vägen eller bilen? Vägens bristande säkerhetsstandard visade sig orsaka 72 procent av dödsfallen, medan 53 procent berodde på brister i bilens säkerhetsstandard och 42 procent på förarens regelbrott. Ofta kan utgången bero på en kombination av alla tre faktorerna. Men att en förbättrad vägstandard räddar flest liv är ovedersägligt.**

Detta framkommer i en ny undersökning från Folksam, som presenteras idag på Transportforum i Linköping.

- I bästa fall kan man överleva en kollision i 70 km/tim, säger Helena Stigson, trafiksäkerhetsforskare på Folksam. I möteskollisioner på 90- och 110-vägar eller kollisioner med träd i 70 km/tim blir krockvåldet alltför högt. Då hade det inte spelat någon roll i vilken bil de åkande suttit. Men när vägen hade hög säkerhetsstandard berodde olyckan sällan på vägens utformning. Säkra vägar har god skyddseffekt, säger Helena Stigson, trafiksäkerhetsforskare på Folksam.

- I fyra av 10 fall var förarbeteendet största orsaken till dödsolyckan i Folsams undersökning. I 17 procent av fallen berodde den uteslutande på att de åkande var obältade. I 13 procent av fallen kördes bilen på ett så vårdslöst sätt (akohol/droger/fortkörning), att varken bilens eller vägens standard kunnat rädda de åkande, säger Helena Stigson.

I sin studie har Folksam fastställt kriterier som måste vara uppfyllda om dödsolyckor ska kunna undvikas: Föraren ska vara bältad, drogfri och följa trafikreglerna. Bilen ska ha fyra stjärnor i EuroNCAPs tester, det femstjärnigaklassificeringssystemet för bilsäkerhet i Europa. Alternativt ska den ha minst 30 procent högre säkerhet än medelbilen i Folsams regelbundna studier av verkliga olyckor.

Vägen ska vara konstruerad så, att trafikanten kan överleva en olycka utan allvarliga skador. Det betyder att den ska ha högsta betyget enligt vägklassificeringssystemet EuroRAP.

- Om samtliga dessa kriterier varit uppfyllda vid de olyckstillfällena vi undersökt hade andelen dödsolyckor kraftigt minskat, säger Maria Krafft, områdeschef Trafik & Miljö på Folksam. Samtidigt understryker hon att det dröjer innan den utopin kan bli verklighet:

- Att höja säkerhetsnivåerna vad gäller vägstandarden är viktigast, där kan man uppnå den största förbättringen, säger Maria Krafft. Det kommer att ta tid och resurser, men ger tydliga resultat. Den dominerande andelen olyckor inträffar på en begränsad del av vägnätet, där trafikflödet är högt. Det underlättar arbetet och bör öka kostnadseffektiviteten. Målet är säkra sidoområden och mittseparering på vägar med hastighetsbegränsning över 70 kilometer/tim. Det skulle förbättra säkerheten markant.

**Pressmeddelande**

Det finns en hel del att förbättra också vad gäller förarbeteende och bilsäkerhet:  
- Säkerheten ökar betydligt om bilen är utrustad med antisladd, bältespåminnare och alkoholås. Totalt sett hade 25 procent av de 215 dödsolyckorna Folksam undersökt kunnat förhindras, om bilen haft antisladdskydd. Det gäller både singel- och mötesolyckor,  
avslutar Helena Stigson.

**För ytterligare information:**

Helena Stigson, trafiksäkerhetsforskare Folksam, telefon 08-772 62 71, 070-284 96 97  
Maria Krafft, Chef Folksam Trafik & Samhälle, telefon 08-772 71 84, 0708-31 62 26

Presschef: Lars Åkerkvist, telefon 08-772 60 77, 0708-31 60 07