

Minst 600 liv kunde ha sparats?



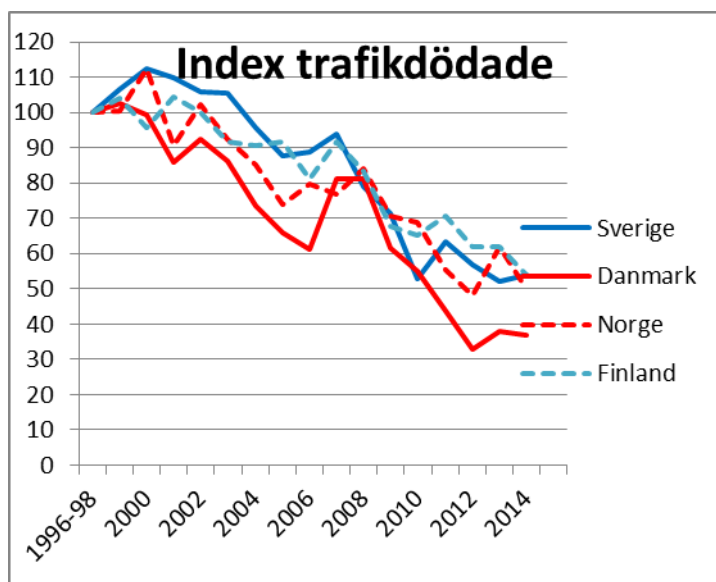
Ulf Brüde (f.d. trafiksäkerhetsforskare på VTI)

6703 trafikdödade i Sverige 1999–2014

Under åren 1999–2014 omkom totalt 6703 personer i trafiken på svenska vägar och gator. Sverige och Danmark låg på exakt samma nivå 1996–1998 medan antalet var färre i Finland och Norge.

	1996	1997	1998	Medel 96-98	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dödade Sverige (index)	508	507	492	502	536	564	551	532	529	480	440	445	471	397	358	266	319	285	260	270
				100	107	112	110	106	105	96	88	89	94	79	71	53	64	57	52	54
Dödade Danmark (index)	514	489	499	501	514	498	431	463	432	369	331	306	406	406	309	275	220	167	191	182
				100	103	99	86	92	86	74	66	61	81	81	62	55	44	33	38	36
Dödade Norge (index)	255	303	352	303	304	341	275	310	280	258	224	242	233	255	214	209	168	145	187	147
				100	100	113	91	102	92	85	74	80	77	84	71	69	55	48	62	49
Dödade Finland (index)	404	438	400	414	431	396	433	415	379	375	379	336	380	344	279	272	292	255	258	224
				100	104	96	105	100	92	91	92	81	92	83	67	66	71	62	62	54

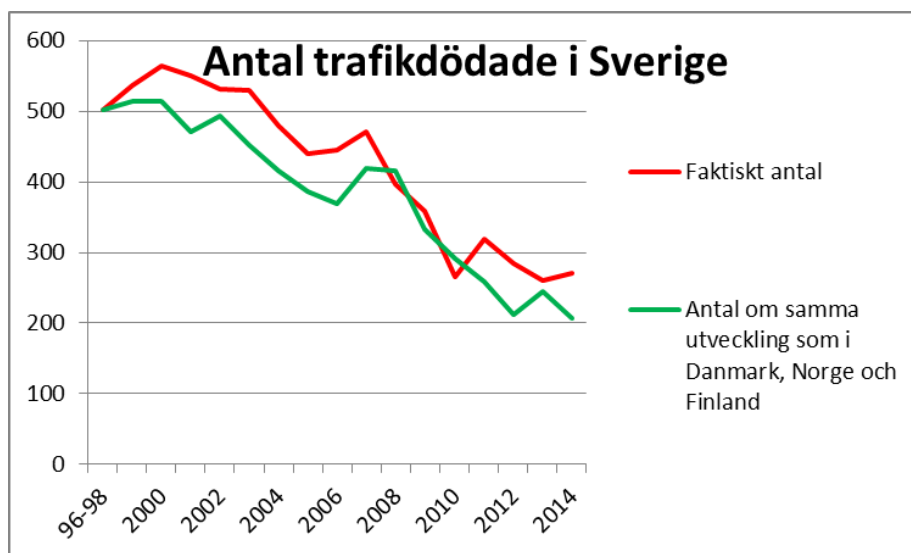
Index visar den successiva utvecklingen år för år jämfört med genomsnittet för åren 1996–98. Danmark uppvisar den klart bästa utvecklingen under den studerade perioden. Men även Norge och i viss mån Finland har totalt haft en bättre utveckling än Sverige de senaste sexton åren.



600 färre om samma utveckling som i övriga Norden

Man kan anta att Sverige har haft ungefär samma utveckling som sina nordiska grannländer när det gäller trafiktillväxt, konjunktur och andra yttre påverkansfaktorer. Man skulle alltså kunna använda utvecklingen för trafikdödade i Danmark, Norge och Finland som ett kontrollmaterial för att bedöma trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige.

Om man slår samman Danmark, Norge och Finland och utnyttjar denna indexserie kan man år för år skatta "förväntade dödstal för Sverige om samma utveckling som i grannländerna". Summeras dessa förväntade värden år för år 1999 t.o.m. 2014 hamnar man på ca 6100, d.v.s. **ca 600 färre än det faktiska antalet omkomna i trafiken under samma period**. Skulle man göra samma jämförelse med enbart Danmark skulle differensen bli nästan dubbelt så stor. (Ingen hänsyn har här tagits till att Sverige fr.o.m. år 2010 exkluderar fler så kallade självmordsfall än tidigare.)



Om Sverige hade följt samma utveckling som övriga Norden hade cirka 600 färre dödsfall i trafiken för hela 16-årsperioden, vilket skulle ha motsvarats av i genomsnitt **ca 35 färre dödade för varje enskilt år**.

Kunde mera ha gjorts?

Sverige har under den studerade perioden med stor framgång satsat på vägåtgärder som 2+1-väg och hastighetskameror. Fordonen har hela tiden blivit allt säkrare. Men har tillräckligt gjorts när det gäller trafikanterna och påverkan av deras beteenden? Vilka skillnader föreligger mellan Sverige och de övriga nordiska länderna när det gäller bilisters och cyklisters regelefterlevnad, mobilanvändningen o.s.v.? Och vilka konsekvenser har detta fått? Detta har hittills inte följts upp i några studier. Enligt tidigare VTI-studier medför t.ex. användandet av mobil i den svenska trafiken att årligen dödas uppskattningsvis ca 30 personer.

Se även följande artiklar på www.mittitrafiken.se

Sveriges trafiksäkerhet i ett 100-årigt perspektiv

"Dödens väg" blev lika "dödssäker" som motorväg

Uppgång och fall för dödade i olika länder

Kan Sverige lära av Danmark – och tvärtom?