



Säker trafik

Pressmeddelande

Solna 09-12-18

Varning för vänstersväng

I jultrafiken

NTF kräver att Transportstyrelsen granskar Vägverket om olyckstypen som inte minskar

Olycksutvecklingen har varit fantastisk de senaste åren. 2009 minskar antalet dödade i trafiken med ytterligare 10-15 procent.

Men det finns en olyckstyp som inte minskat de tre senaste åren – det gäller vänstersväng på landsväg. Ofta onödiga olyckor eftersom lösningen på problemet är välkänd, enkel och billig. I dag skriver NTF ett brev till Transportstyrelsen och kräver att Vägverkets sätt att hantera problemet ses över.

- Det här är en vit fläck i det svenska trafiksäkerhetsarbetet, säger Jan Sandberg, NTF:s vd.

De senaste tre åren har 67 människor omkommit i samband med vänstersväng. Värst drabbas de äldre, mer än 40 procent av de dödade var över 60 år.

- Folk förstår att man ska ta det mer försiktigt när det är snö, halka och dålig sikt. Inför jultrafiken är det kanske viktigare att varna för vänstersvängar, säger Jan Sandberg.

Den senast kända dödsolyckan i den här kategorin inträffade på länsväg 373 utanför Arvidsjaur, för mindre än några veckor sedan. Två personbilar kolliderade med en buss. En 21-årig man och en 25-årig kvinna omkom.

- Vi vet ingenting om de bakomliggande orsakerna till själva olyckan, annat än att det var snömodd och rådde mörker. Det vi med säkerhet kan konstatera är att hastighetsgränsen vid olycksplatsen är för hög, säger Jan Sandberg.

Vägverket har själv definierat vilka hastighetsgränser som ska vara dimensionerande för vägtransportssystemet inom ramen för Nollvisionen. Bland många andra kriterier gäller att moderna bilar klarar en sidokollision i 50 km/tim. Alltså bör hastighetsgränsen i korsningar inte vara högre än så.

- På länsväg 373 är den 90 km/tim vid olycksplatsen, konstaterar Jan Sandberg och fortsätter:

- Dessvärre har Vägverket nonchalerat sina egna kriterier. Vår sammanställning visar att hela 42 procent av olycksplatserna vid vänstersväng har en hastighetsgräns på 90 km/tim.

- När det gäller motorcyklar är även 50 km/tim för högt. Det kan förklara den stora överrepresentationen av mc vid vänstersvängsolyckor. Där ligger andelen på drygt 40 procent. Det kan jämföras med en mc-andel på cirka 12 procent, i det totala antalet dödsolyckor.

- Genom denna attityd till den här väl kända olyckstypen underminerar Vägverket trovärdigheten i sitt trafiksäkerhetsarbete, säger Jan Sandberg. Inte ens på nyöppnade vägar, där man haft goda möjligheter att tillämpa sin kunskap har man tagit hänsyn till sina egna krockvårdskriterier.

Senaste exemplet på det är en dödsolycka på nya E 20 vid Götene. 16 oktober omkom en 91-årig man vid en vänstersvängsolycka.

- Vi har flera gånger varnat för att detta är en dödsfälla, säger Putte Hansson, NTF:s chefskonsult i Skaraborg. Det är ju inte klokt att man på den säkraste vägsträckan i länet bygger den farligaste korsningen på hela E 20

- Det är oroande att antalet vänstersvängsolyckor inte minskar i takt med andra olyckstyper. Vi kan inte se att Vägverket har några godtagbara skäl som gör att den här kategorin ska bli så bortprioriterad, säger Jan Sandberg. Av den anledningen skriver vi nu till Transportstyrelsen och ber de se över Vägverkets sätt att hantera den vänstersvängsolyckor.

December månad oräknad har vi preliminärt lika många dödsfall 2009 som 2007 och 2008.

NTF:s siffror bygger på den statistik vi hämtat ur Strada och fortlöpande presenterat varje månad, de tre senaste åren.