

Rekordlåg antal omkomna i trafiken 2019

Enligt Trafikverkets preliminära siffror omkom 223 personer i trafiken förra året. Detta är historiskt låga siffror. År 2007 omkom ca 440 personer och samma år sattes målet för 2020 till 220 vilket innebär att man redan 2019 i stort sett nådde detta mål. Dödstaten har alltså i stort sett halverats under de 12 år som gått.

Minst lika anmärkningsvärd är den dramatiska minskningen av antalet omkomna på det gatu- och vägnät som kommunerna har ansvaret för. De första åren efter millennieskiftet omkom 130-140 personer varje år i tätortstrafiken. Resultatet för 2019 var endast 35 omkomna där, vilket innebär att tre fjärdedelar av dödsolyckorna försvunnit i tätortstrafiken sedan 2001.

Antalet omkomna fotgängare på det kommunala vägnätet var förra året totalt 11. Detta är väsentligt färre än tidigare decennier då antalet brukade ligga inom intervallet 15-25 personer. Men som vanligt är det de äldre som dominerar statistiken, av de 11 som omkom var sex personer äldre än 65 år.

Man kunde förvänta sig att antalet i cykelolyckor med dödlig utgång skulle öka i takt med att cyklingen ökat men så är inte fallet. På de vägar som kommunerna har ansvar för omkom 10 cyklister förra året, vilket är det lägsta antal som noterats i den årliga statistiken. Man kan särskilt notera att hälften av de omkomna avled i singelolyckor. Det finns ännu ingen uppgift om de avlidna förra året använt hjälm, men hjälmanvändningen är fortfarande generellt låg bland landets cyklister. Bland vuxna cyklister ligger användningen på ca 40 %, trots att analyser av visar att både antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister skulle minska om fler använde hjälm.

Förra året omkom bara tre bilförare och två bilpassagerare på kommunala vägar. Det är noterbart att samtliga dessa olyckor var singelolyckor där föraren kolliderat med träd, stolpar eller en husvägg. Mot bakgrund av att olyckorna inträffat på gator med en hastighetsgräns på 50 km/tim eller lägre kan man misstänka otillåten hög hastighet kombinerat med avsaknad av säkerhetsbälte.

Antalet omkomna MC-förare var förra året sex personer vilket också det där det lägsta som noterats. Av de sex olyckorna var fem singelolyckor där man kolliderat med en stolpe eller staket, vilket är en indikation på att förarna hållit alltför hög hastighet.

Arbetet med att minska olyckorna med barn har under lång tid inriktats på att skapa skyddade miljöer där de kan leka och ta sig till och från skolan utan att möta komplexa trafiksituationer. Detta arbete måste anses vara extremt framgångsrikt, förra året omkom inte ett enda barn 15 år eller yngre som fotgängare eller cyklist, varken på de kommunala eller statliga vägarna.

Sett i ett längre perspektiv är förbättringen dramatisk. Innan trafik- och stadsplanering börjat inriktas på trafiksäkerhet skördade bilismen mängder av offer, så sent som år 1970 omkom 1309 personer i trafiken varav många var oskyddade barn. På 1950-talet var **50-100 döda barn varje år** i tätortstrafiken ingen ovanlighet. Blandad trafik utan separering och ofta med höga hastigheter för biltrafiken skapade stora risker.

Det är uppenbart att det långsiktiga arbetet med att bygga om städernas trafiksystem har gett ett påtagligt resultat. Men arbetet har inte alltid varit populärt – politiker och kommunala trafikingenjörer som argumenterat för trafiksäkerhetsåtgärder har ofta arbetat i motvind och Nollvisionen som arbetsmetod har ofta varit bespottad. När man i

Växjö började prova med rondeller för att minska konflikterna i korsningar skrev t ex pressen att ”i varje annat civiliserat samhälle hade upphovsmännen bakom Grönköpingsrondellerna fått söka sig andra arbetsuppgifter”. I pressen utnämns numera idrottsmän och -kvinnor till hjältar nästan varje vecka. Men frågan är om inte de sanna hjältarna är de engagerade politiker och tjänstemän som år efter år drivit ett envetet arbete att förbättra trafiksäkerheten – och där vi nu tacksamt kan se resultatet i form av ett stort antal räddade människoliv och färre trafikskadade.

Jan Söderström