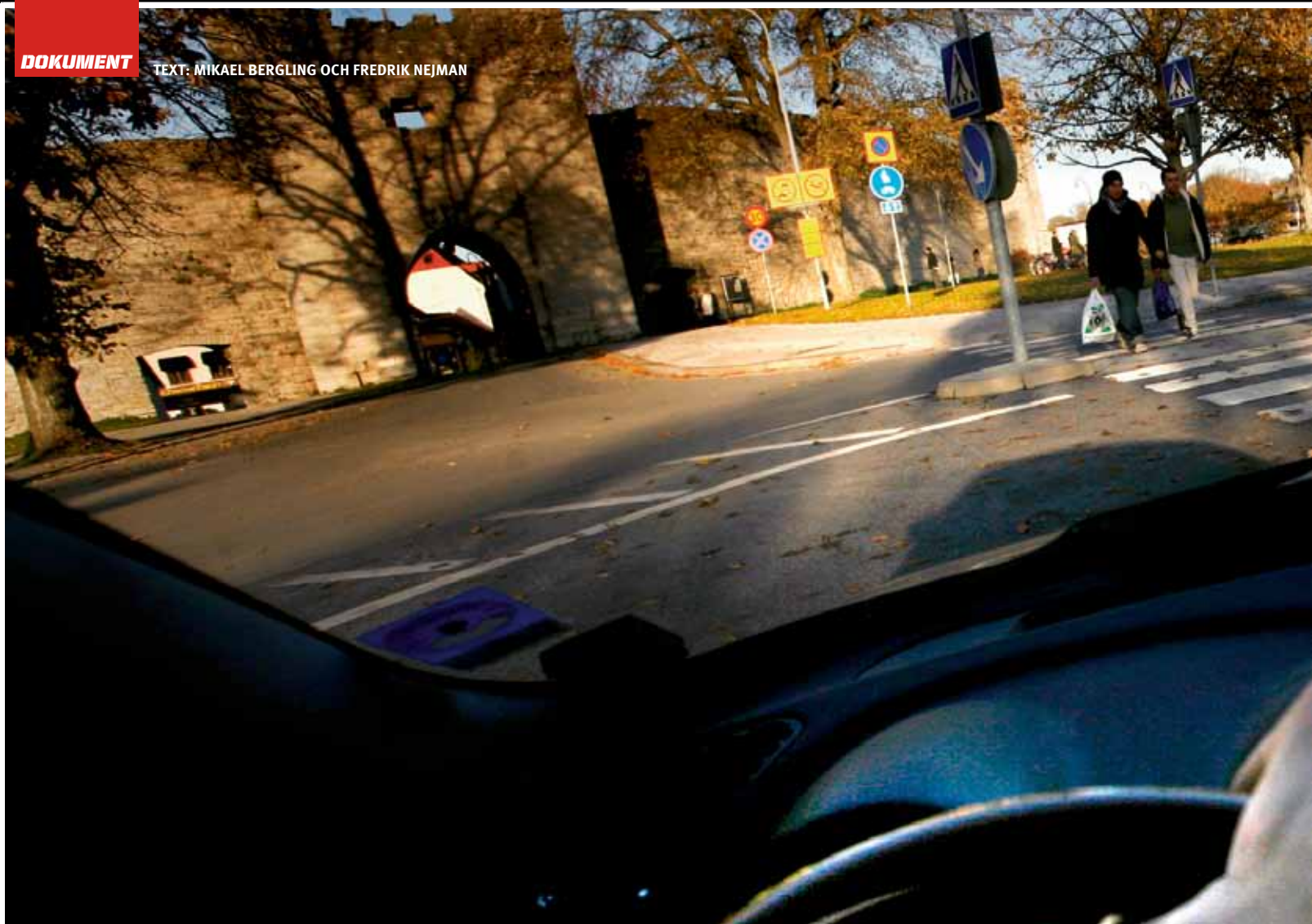




HÄR DÖR MAN

Vart tredje övergångsställe håller inte måttet.

Det visar en granskning som Motormännen har gjort av 162 övergångsställen i 22 städer.

De farligaste övergångsställena finns i Visby, Gävle och Karlstad.



Från Luleå i norr till Malmö i söder. Från Göteborg i väst till Visby i öst. Motormännen har granskat övergångsställen enligt en internationellt erkänd teststandard i 22 städer i Sverige. Resultatet visar att många övergångsställen inte håller måttet.

Av de 162 granskade övergångsställena blev 54 underkända.

– Många syns inte tillräckligt bra när det är mörkt. Det är extra allvarligt med tanke på hur det ser ut i Sverige under vinterhalvåret,

säger Niklas Stavegård, trafiksäkerhetsansvarig på Motormännen.

Undersökningen baseras på fyra olika delmoment:

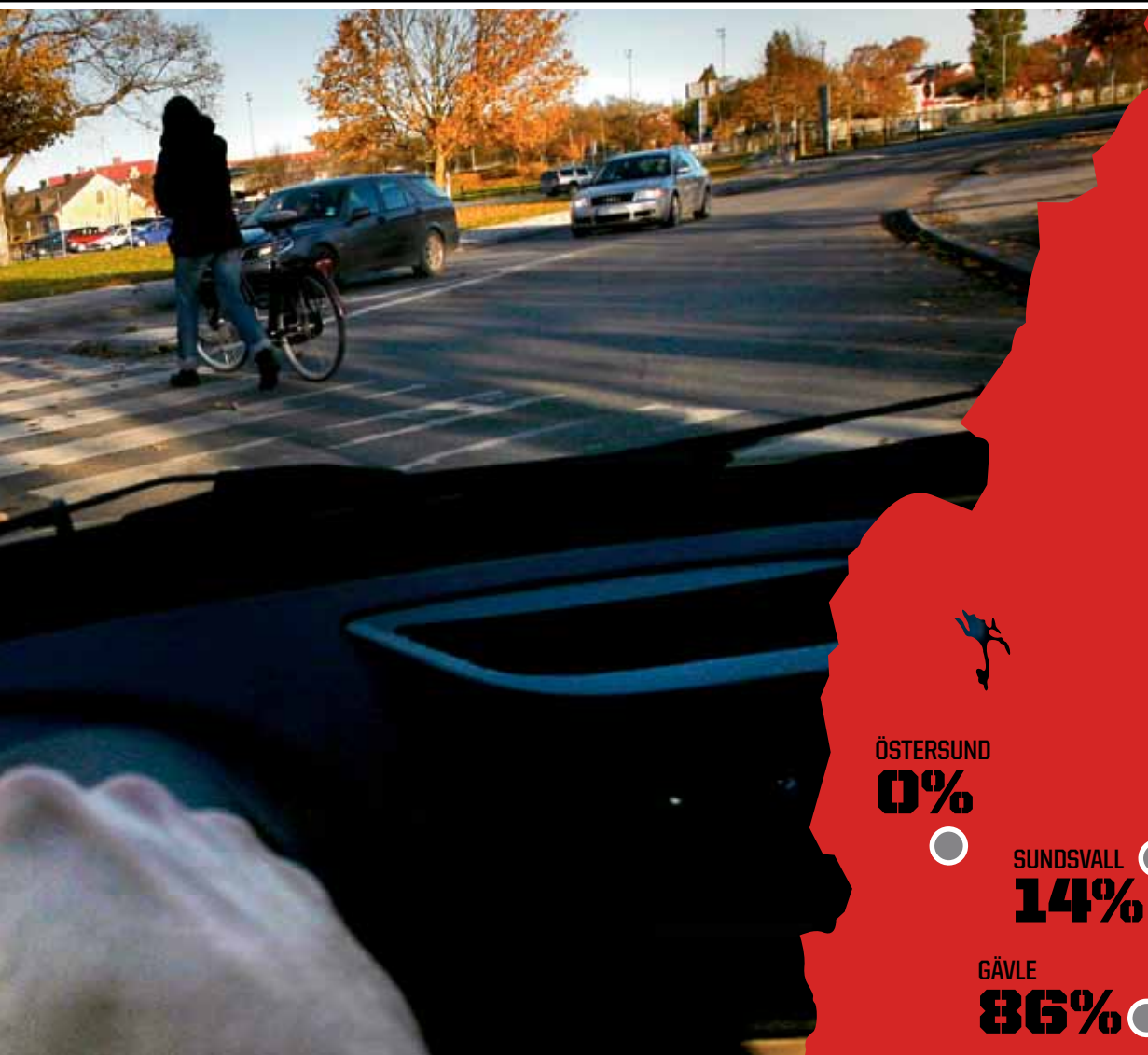
- 01 Utformningen.** Finns det mittrefug? Hur ser skyltarna ut? Om det finns ljussignaler, hur fungerar de?
- 02 Synlighet dagtid.** Är det lätt att upptäcka övergångsstället som förare?
- 03 Synlighet nattetid.** Är det svårt eller lätt att se övergångsstället och fotgängare när det är mörkt?
- 04 Tillgänglighet.** Hur bra är övergångsstället för synskadade och funktionshindrade?

Representanter för Motormännens lokalklubbar har granskat 162 övergångsställen i 22 svenska städer ur 22 olika säkerhetsfaktorer.

Resultatet från de fyra momenten har vägts samman till ett betyg för varje övergångsställe.

Farligast övergångsställen sett till slutbetygen finns i Visby och Gävle. I båda städerna





SVERIGES FARLIGASTE ÖVERGÅNGSSTÄLLEN - STOR GRANSKNING

fick 86 procent – eller sex av sju undersökta övergångsställen – underkänt.

Visby var också klart sämst i kategorin synlighet nattetid. I de andra tre kategorierna är det andra städer som är sämst.

När det gäller utformningen är Skara sämst. Uppsala har farligast övergångsställen när det gäller synlighet dagtid, och Karlstad har sämst övergångsställen för synskadade och funktionshindrade.

Fyra städer i undersökningen fick godkänt för alla undersökta övergångsställen.

Det var Karlskrona, Luleå, Örebro och Östersund.

– Jag trodde att det skulle vara ännu större skillnader mellan städerna än det var. För vi har försökt jämföra liknande övergångsställen i alla städer. Alla är i central stadsmiljö. Men det är klart att det är skillnad på centrala Stockholm och Visby, säger Niklas Stavegård.

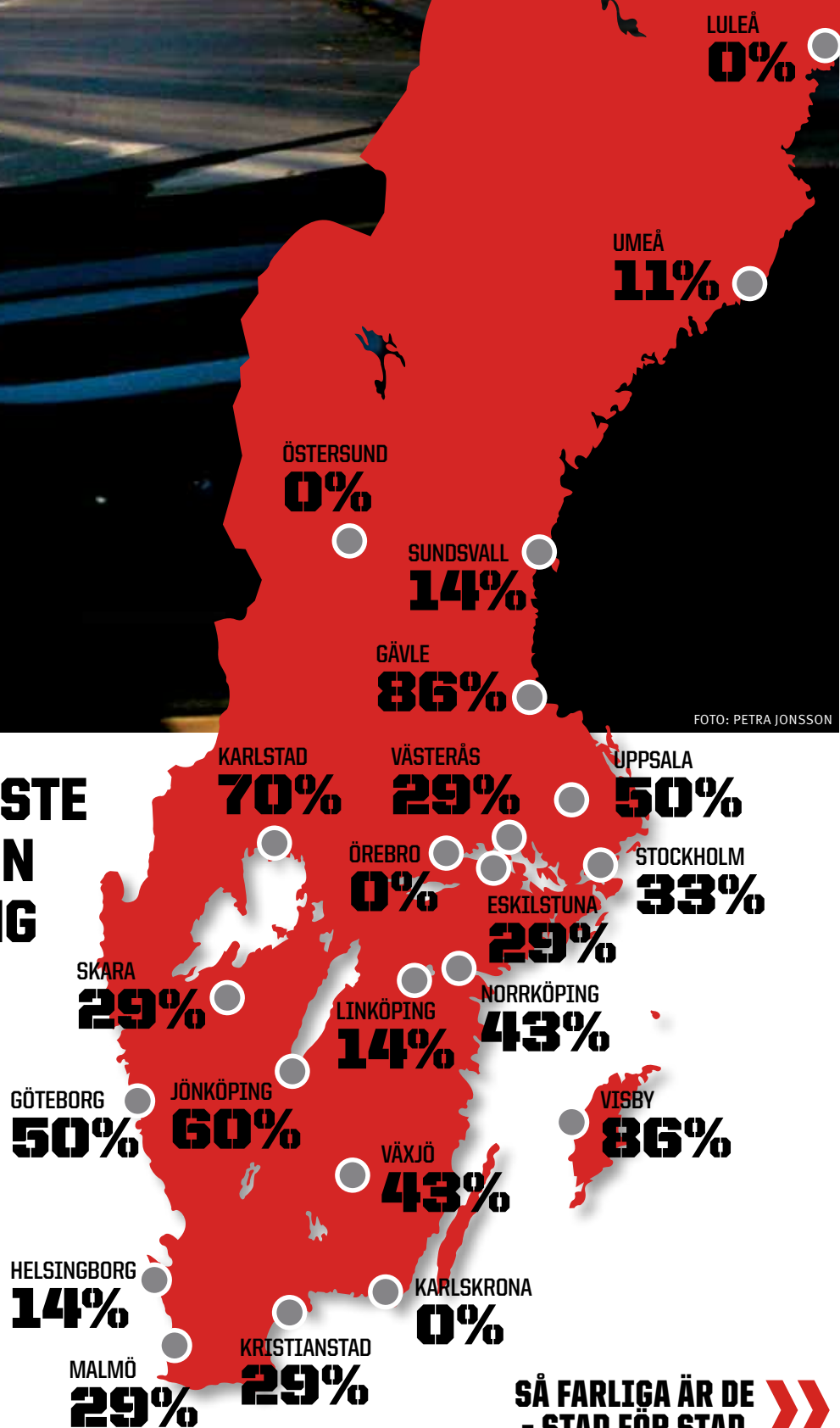


FOTO: PETRA JONSSON

SÅ FARLIGA ÄR DE
- STAD FÖR STAD >>>

ESKILSTUNA

29%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Kungsg./Stålsbergsv.	4
Kungsg./Tullg.	4
Ruddamsg./Ringsv.	3
Västermarksg./Drottningg.	4
Kyrkog./Smedjeg.	3
Kyrkog./Kungsg.	5
Gymnastikg./Smedjeg.	5

GÄVLE

86%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Staketg./N. Kungsg.	3
Nyg./Norra Kungsg.	3
N. Strandg./N. Kungsg.	3
Drottningg./N. Kungsg.	3
N Rådmansg./Drottningg.	3
Staketg./N. Slottsg.	4
Kaplansg./Drottningg.	3

GÖTEBORG

50%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

S:t Eriksg./Torsg.	3
L:a Torget	4
V. Hamng./Vallg.	4
Kungstorget/NK Ö Hamng.	3

HELSINGBORG

14%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Knutpunkten/Maria Paza	5
Drottningg./Hälsöv.	5
Drottningg./Sundstorget	5
Drottningg./Stortorget	5
Bruksgr./Prästg.	4
Kungsg./Roskildeg.	2
Stortorget (mot Kullag.)	5

JÖNKÖPING

60%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Kyrkog./V. Storg.	2
Odeng.	4
Slottsg./Kammarrätten	2
N. Strandg. (hamnpien)	5
Kungsg./Kaffepaus	5
Odeng./Tullg.	3
Odeng./Tullg.	3
Odeng.	3
Klosterg./Myntg.	4

70 DÖDADE PÅ SEX ÅR

Farliga övergångsställen är dödsfällor. Årligen skadas eller dödas i genomsnitt cirka 800 personer i Sverige i samband med trafikolyckor på övergångsställen.



På Motors uppdrag har Transportstyrelsens experter tagit fram statistik över de senaste årens (2005–2010) polisrapporterade olyckor på övergångsställen. Statistiken visar bland annat:

- 4 775 personer skadades, varav 807 svårt.
- 70 personer omkom.
- En majoritet av de skadade och dödade var kvinnor.
- 26 procent var under 20 år vid olyckstillfället.
- 15 procent var 65 år eller äldre.

– Det som framför allt ställer till med problem vid övergångsställen är kommunikationen mellan bilförare och gående, säger Jörgen Larsson, trafikforskare vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Under 2010 minskade antalet skadade och dödade i samband med olyckor på övergångsställen dramatiskt, precis som i trafiken i övrigt. I år ser antalet ut att öka.

Om det även innebär att olycksrisken har ökat är svårbedömt. Bland annat saknas bra uppgifter om i vilken utsträckning antalet som går på övergångsställen ökar eller minskar. Dessutom finns det i dag färre övergångsställen jämfört med för tio år sedan.

– Då infördes regeln om väjningsplikt för

bilförare gentemot fotgängare, säger Jörgen Larsson.

Är övergångsställena säkra?

– Ja, om de finns i en omgivning som gör det möjligt för bilisterna att ha god ögonkontakt med fotgängarna, om de är väl upplysta och om det finns åtgärder i gatumiljön som tvingar bilisterna att sänka hastigheten när de närmar sig.

– Det kan ske genom tydliga markeringar och att gatan eller vägen smalnar av när man närmar sig ett övergångsställe. Att hastigheterna på många håll har sänkts från 50 till 40 eller 30 kilometer i timmen bidrar också till högre säkerhet och mindre olycksrisk.

Runt om i Sverige pågår försök med olika tekniska hjälpmedel som är tänkta att ytterligare öka säkerheten vid övergångsställen, till exempel bättre belysning och varningslampor som tänds om gående i närheten är på väg att gå över.

Cirka 15 procent av de som under senare år har skadats eller dödats vid ett övergångsställe har varit över 65 år. Åtta procent har varit 75 år eller äldre.

– Rent allmänt kan det vara svårt med kommunikationen mellan fotgängare och bilister. När det gäller äldre personer kan det vara ännu svårare. Enligt våra undersökningar är det också en större andel äldre än yngre som anser att bilister inte visar tillräcklig hänsyn till gående eller saktar ner tillräckligt vid övergångsställen. **MIKAEL BERGLING OCH FREDRIK NEJMAN**



KARLSKRONA

0%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Järnvägstorget/	
Borgmästarekajen	4
Järnvägstorget (polisen, brand-	
kåren)	5
Fisktorget/Arklimästarg.	4
Drottningg./Ö. Köpmansg.	4
Borgmästareg./	
Borgmästarekajen	4

KARLSTAD

70%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Hamng./Järnvägsg.	3
Ö. Torgg./N. Strandg.	4
Drottningg./S. Kyrkog.	4
Ö. Torgg./Tingvallag.	4
Drottningg./Eneströmsg.	2
Kungsg./Ö. Torgg.	3
Herrgårdsg./Ö. Torgg.	3
Herrgårdsg./Ö. Torgg.	3
Herrgårdsg./Ö. Torgg.	3

KRISTIANSTAD

29%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Tivolibadsg.	4
V. Boulevarden	4
Nya Boulevarden	3
Ö. Boulevarden	4
Tivolig.	3
V. Boulevarden	4
Ö. Boulevarden	4

LINKÖPING

14%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Hamng./Storg.	4
Järnvägsg./Snickareg.	3
Järnvägsg./Järnvägsavenyn	4
Platensg./Kungsg.	4
Vasav./Platensg. (nordöstra)	4
Vasav./Platensg. (sydöstra)	5
Snickareg./Kungsg.	4

LULEÅ

0%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Rådstug./Storg.	5
Storg. (mot Kungsg.)	4
Smedjeg./Storg.	5
Smedjeg./Sandviksg.	4
Sandviksg./Smedjeg.	4
Kungsg./Köpmang.	4
Rådstug. (mot Skeppsbrog.)	4



Centrala Göteborg, 2008. En åttaårig flicka skadas allvarligt när hon blir påkörd av en bilist på ett övergångsställe. FOTO: BENGT KULÉN/AFTONBLADET BILD

SÅ GJORDE VI GRANSKNINGEN

Motormännens klubbar i landet valde ut 162 övergångsställen i de centrala delarna av 22 städer. En majoritet av övergångsställena, 96 stycken, var obebakade.

Med hjälp av testmetoden som Motormännens italienska systerorganisation ACI, Automobile Club d'Italia, har utvecklat tillsammans med centret för transport och logistik vid universitetet i Rom har varje övergångsställe granskats ur 22 olika säkerhetsfaktorer som betygats på en skala från 0 till 1. Säkerhetsfaktorerna har i sin tur varit indelade i fyra huvudgrupper: utformning, synlighet dag- och nattetid, och tillgänglighet.

De fyra betygen från huvudmomenten lades ihop och delades sedan med en viktad formel för att få fram ett slutbetyg mellan 0 och 1.

I viktningen för obebakade övergångsställen väger synlighet nattetid tyngst, 42 (41) procent, följt av synlighet dagtid, 24 (22) procent, utformning 19 (20) procent och tillgänglighet 16 (17) procent. Siffrorna inom parentes avser viktning för bevakade övergångsställen.

EuroTest, som består av 18 europeiska motororganisationer och använder samma metod, delar in slutresultatet i stjärnbetyg på en femgradig skala. En stjärna som det sämsta och fem stjärnor som det bästa.

EuroTest brukar kräva minst tre stjärnor för godkänt. Motormännen har skärpt kraven och kräver denna gång minst fyra stjärnor för att övergångsstället ska godkännas. De som har tre och under har underkänts.

För mer information om specifika övergångsställen i undersökningen, vänd dig till Motormännens lokalklubbar.

HÄR ÄR SVERIGES FARLIGASTE STAD



MALMÖ

29%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Hamng./N. Vallg.	3
N. Vallg./Bruksgr.	4
Regementsg./S. Förstadsg.	4
Stortorget/Hamng.	3
Österg./Mäster Nilsg.	4
Djäkneg.-S:a Nyg.	4
Malmborgsg./L:a Nyg.	4

NORRKÖPING

43%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

G:a Rådstugug./G:a torget	4
Repslagareg./Kristinag.	4
Nyg./Hörng.	4
Hamng./Kristinag.	3
Hamng./Drottningg.	3
Hamng./G:a Rådstug.	3
Kristinag./Nyg.	4

SKARA

29%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Järnvägsg./Djäkneg.	2
Järnvägsg./Skaraborgsg.	4
Klosterg./Skaraborgsg.	4
Skaraborgsg./Klosterg.	4
Skaraborgsg./Hötorgsg.	4
Skaraborgsg./	
G. Wennerbergsg.	4
Järnvägsg.	3

STOCKHOLM

33%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Hamng./Norrländsg.	4
Regeringsg./Hamng.	3
Vasag./Mäster Samuelsg.	3
Klarabergsg. (Sergels Torg)	4
Klarabergsg. (vid T-centralen)	5
Mäster Samuelsg./Drottningg.	4
Malmskillnadsg./M Samuelsg.	2
Arsenalsg./Kungsträdgårdsg.	5
Klara N Kyrkog./Klarabergsg.	5

SUNDSVALL

14%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

E4/Sjög.	4
Köpmang./Skolhusallén	3
Köpmang./Esplanaden	4
Köpmang./Tullg.	4
Köpmang./Nybrog.	4
Storg./Skolhusallén	5
Skolhusallén/N. Järnvägsg.	4

VARNING FÖR VISBY

Visby har Sveriges farligaste övergångsställen.

– Vi har framfört kritik till kommunen flera gånger. Men inget har hänt, säger Göran Erickson, ordförande för Motormännens klubb på Gotland.



På Peter Hardings väg i Visby finns Sveriges överlägset farligaste övergångsställe. I alla fall av de 162 som Motormännen granskat.

En anledning till det dåliga betyget är att övergångsstället får en nolla i kategorin synlighet nattetid. Det förvånar inte Göran Erickson, som tillsammans med Motormännens vägbud Kjell Olofsson har granskat sju övergångsställen i Visby.

– I stort sett saknas färg på vägbanan. Men det är inte bara på det här övergångsstället som det gör det. Vi har uppmärksammat det i flera år och kontaktat kommunen. Men inget har hänt. Det är väldigt byråkratiskt här i jämförelse med de kommuner på fastlandet som jag har jobbat i tidigare, säger Göran Erickson.

Den dåliga vägmålningen gör att Visbys övergångsställen är klart sämst när det gäller synlighet nattetid. Men de ligger också på botenplaceringar när det gäller de tre andra kategorierna – utformning, synlighet dagtid och tillgänglighet. Bland annat var ljusintervallerna alldeles för korta på de två bevakade övergångsställen som var med i granskningen.

Två av de fyra sämsta övergångsställena lig-

ger i Visby. Men trots de dåliga övergångsställena ligger Gotland hyfsat till i olycksstatistiken. Enligt Strada, Transportstyrelsens olycksdatabas, dog två och 20 personer skadades allvarligt i Gotlandstrafiken i fjol.

Under några hektiska sommarveckor händer dock mycket i trafiken. När ett par tusen sommarbilar rullar ut från Gotlandsfärjan varje dag förändras trafiken.

– Dels kan det någon enstaka gång bli lite köer in till Visby, det är aldrig köer här annars. Dels ökar tempot, säger Göran Erickson.

Något som han och kollegan har märkt under sommarens hastighetsmätningar. Fler bilar än någonsin körde för fort.

– Tidigare har bilisterna blivit lite försiktigare när vi har kommit med vår vägbudsbil med ett stort M på sidan. Men i somras blev jag omkörd flera gånger, säger Kjell Olofsson.

M-klubben uppvaktar Region Gotland, som den kombinerade kommunen och landstinget heter, både om det och förbättrade övergångsställen.

Tommy Gardell (S), ordförande i tekniska nämnden i region Gotland, har inte hört någon kritik mot övergångsställena.

– Jag har hört klagomål på att vi inte målar parkeringsrutorna tillräckligt bra. Men aldrig övergångsställena. Visserligen sparar vi mycket i kommunen, men vi ska inte spara på säkerheten. Jag är självklart beredd att ta upp den här frågan, säger han.

MIKAEL BERGLING OCH FREDRIK NEJMAN



UMEÅ 11%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Järnvägsallén/Ö. Kyrkog.	4
V. Esplanaden/Norrlandsg.	5
Norrlandsg./V. Rådhusg.	5
Ö. Kyrkog./Kungsg.	4
Storg./V. Rådhusg.	3
Storg./V. Rådhusg.	4
Götg.	4
Skolg./Rådhusplanaden	4
Skolg./Rådhusplanaden	4

UPPSALA 50%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

S:t Olofsg./Kungsg.	4
Kungsg./Vaksalag.	4
Kungsg./S:t Persg.	4
Bangårdsg./Kungsg.	3
Drottningg./Trädgårdsg.	2
Ö. Åg./S:t Olofsg.	4
S:t Olofsg./Åg.	2
S:t Olofsg./Åg.	2

VISBY 86%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Solbergag./Peter Hardings v.	3
Peter Harings v./Solbergag.	4
Kung Magnus väg nära korsning- en Jälgarg.	3
Kung Magnus väg vid Ahlys	3
Skolportsg. nära Skolporten	2
Peter Hardings v. (mellan Karl Magnus v. och Söderv.)	1
Peter Hardings v./Söderv.	2

VÄSTERÅS 29%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

V. Ringv./Biskopsg.	4
V. Ringv./Kristinag.	3
Munkg./Kopparbergsv.	4
S. Ringv./Västerås Central	4
Munkg./Vasag.	4
Stora Gatan/Karlsk.	4
Stora Gatan/N. Källg.	3

VÄXJÖ 43%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Storg./Arabyg.	3
Wennerbergsg./Järnvägs.	4
N. Esplanaden/Kungsg.	4
Ulriksbergspromenaden/ Bländav.	4
Hjalmar Petris v./Nydalav.	3
Ramsöv./Surbrunnsv.	3
G:a Norrv./Lillestadsv.	4



Den dåliga vägmålningen gör att Visbys övergångsställen är klart sämst när det gäller synlighet nattetid. Men de ligger också på bottenplaceringar när det gäller de tre andra kategorierna – utformning, synlighet dagtid och tillgänglighet. "Vi har uppmärksammat det i flera år och kontaktat kommunen. Men inget har hänt", säger Göran Erickson, ordförande för Motormännens klubb på Gotland.

FOTO: PETRA JONSSON

DE FEM FARLIGASTE ÖVERGÅNGSSTÄLLENA

- 01 VISBY.** Peter Hardings väg.
- 02 JÖNKÖPING.** Slottsgatan.
- 03 HELSINGBORG.** Kungsgatan/Roskildegatan.
- 04 VISBY.** Skolportsgatan.
- 05 JÖNKÖPING.** Kyrkogatan.

DE FEM SÄKRASTE ÖVERGÅNGSSTÄLLENA

- 01 STOCKHOLM.** Klarabergsgatan/T-centralen.
- 02 HELSINGBORG.** Knutpunkten Maria Paza.
- 03 KARLSKRONA.** Järnvägstorget.
- 04 HELSINGBORG.** Drottninggatan/Stortorget.
- 05 LULEÅ.** Smedjegatan/Storgatan.

TESTKÖRNING I FARLIGA VISBY

ÖREBRO

0%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Trägårdsg./Stortorget	4
Trägårdsg./Nyg.	4
Rudbecksg./Trägårdsg.	4
Rudbecksg./Kungsg.	4
Kungsg./Engelbrechtsg.	4
Rudbecksg./Drottningg.	4
Drottningg./Rudbecksg.	4

ÖSTERSUND

0%

UNDERKÄNDA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Rådhusg./Fältjägargr.	5
Rådhusg./Hamng.	5
Rådhusg./Thomégr.	5
Rådhusg./Samuel Permans g.	5
Färjemansg./Storg.	5
Kyrkg./Thomégr.	4
Rådhusg./Biblioteksg.	4
Grängsg./Prästg.	4
Strandv./Samuel Permansg.	4

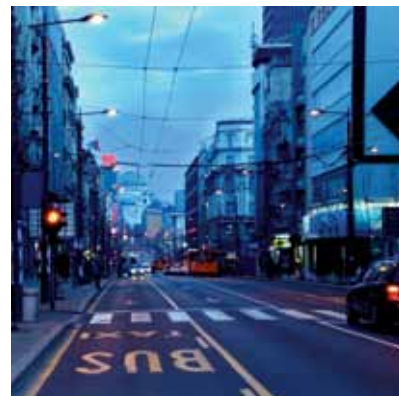
BELGRAD – FARLIGAST I EUROPA

Belgrad är Europas Visby. Åtminstone när det gäller övergångsställen.

När EuroTest undersökte övergångsställen i 17 europeiska städer i fjol hamnade den serbiska huvudstaden i botten tätt följda av spanska Málaga och Valencia. Bäst övergångsställen av de undersökta fanns i Bryssel.

När motsvarande test gjordes 2009 i 31 städer hamnade Stockholm på samma plats som Bryssel. Men då handlade det inte om förstaplatsen. Det fanns säkrare övergångsställen i både Rotterdam, Linz, Oslo och Köpenhamn det året.

De sämsta övergångsställena i den undersökningen fanns i Rom och Neapel.



Motors reporter testkör korsningen med Sveriges farligaste övergångsställe – på Peter Hardings väg i Visby. Skyltning och målningen gör att övergångsstället, som ligger i ett vältrafikerat område, dyker upp väldigt plötsligt.

FOTO: PETRA JONSSON

MOTOR TESTKÖR FARLIGA VISBY

Det hade kunnat sluta riktigt illa. Motor har testkört korsningen där Sveriges farligaste övergångsställe ligger.



Vi närmar oss Visbys centrala delar söderifrån. Genom vindrutan ser vi den majestätiska medeltida muren breda ut sig.

Vi svänger höger i T-korsningen strax innan Söderport.

En manöver som mycket väl hade kunnat ta en ände med förskräckelse, visar det sig.

Omedelbart efter korsningen ligger nämligen ett övergångsställe, delvis skymt av en hög häck som löper längs vägen, nästan ända fram till övergångsstället.

Här lever den oskyddade trafikanten farligt.

Övergångsstället dyker upp väldigt plötsligt och herr gårmansskyltarna försvinner i mängden bland de andra anvisningarna i gatumiljön. Dessutom har vi fullt upp med att uttyda de slitna markeringarna för körfälten i asfalten.

I området rör sig tusentals personer varje dag. Alldeles intill övergångsstället finns en av stans större arbetsplatser samt en rad småbutiker. Och ett stenkast bort ligger ett bostadsområde för studenter.

Söderport är den givna passagen genom ringmuren för den som ska till lunchrestaurangerna eller högskolan innanför muren,

som omgärdar Visbys äldsta delar. Där inne gäller restriktiva regler för biltrafik, så de flesta rör sig till fots eller på cykel genom porten. Kvällstid används den av människor på väg till krogkvarterens nöjen.

Både före och efter T-korsningen är vägarna raka och med någorlunda god sikt. Kanske är det därför många bilister gasar på lite extra – inte minst kvällstid – ibland långt över tillåtna 50 kilometer i timmen.

Även om belysningen vid övergångsstället är bra lämnar markeringarna på vägen övrigt att önska. Den vita färgen är fläckvis helt bortnött, och löv och vattenpölar gör linjerna än svårare att upptäcka.

MIKAEL CARLSON