

Till
vag@transportstyrelsen.se

Remissvar Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet 2021-1

Sveriges MotorCyklister, SMC, fanns inte på remisslistan men väljer ändå att svara då trafiksäkerhet på väg är vårt viktigaste arbetsområde.

Förlåtande vägar med förlåtande sidoområden

Direktivet säger i inledningen *”Enligt nollvisionsfilosofin kan dödsfall och allvarliga skador i trafikolyckor till stor del förebyggas och det är ett gemensamt ansvar. Framför allt bör väl utformade och väl underhållna vägar med tydliga vägmarkeringar och vägmärken minska sannolikheten för trafikolyckor, medan förlåtande vägar (vägar som utformats på ett intelligent sätt för att säkerställa att misstag i körningen inte omedelbart får allvarliga eller dödliga konsekvenser) bör göra olyckor mindre allvarliga. Kommissionen bör tillhandahålla vägledning för utformning och underhåll av förlåtande sidoområden utifrån erfarenheter från samtliga medlemsstater.”*

Direktivet påtalar också behovet av att inkludera de oskyddade trafikanterna som utgör 46 procent av de omkomna i Europa. Även i Sverige har regering och riksdag påtalat att fokus i [Nollvisionsarbetet](#) nu ska ligga på de oskyddade trafikanterna (cykel, fotgängare, förare och passagerare på moped och motorcykel).

Utvärdering saknas

Det har gått elva år sedan Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:183) om vägsäkerhet och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om trafiksäkerhetsgranskare trädde ikraft. Föreskrifterna har aldrig utvärderats. Därför vet ingen om bestämmelserna haft någon som helst betydelse för vägsäkerheten. I Norge genomförde Veitillsynet en utvärdering som publicerades i [Tilsynsrapport, sak 2014-01 Implementering av vegsikkerhetsforskrifta](#). Tillsynen påtalade vad som behövde åtgärdas. Det är en brist att detta inte genomförts i Sverige.

2018 genomförde WSP Group en skyltfondsfinansierad studie av vilken effekt trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsgranskningar har på vägprojektens utformning och om det finns ett behov att utveckla arbetssättet med dessa för att öka effekten: [”Trafiksäkerhetsgranskningar – för skrivbordslådan eller verkliga trafiksäkerhetseffekter?”](#)

WSP:s studie säger att lagstiftningen inte var fullt implementerad efter åtta år eftersom trafiksäkerhetsanalys saknas i ett antal vägprojekt. För de projekt där trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsgranskningar är genomförda visar studien på stora variationer i upplägg och innehåll. Författarna föreslår att befintliga rutinerna kring arbetet förtydligas och utvecklas. Man föreslår att trafiksäkerhetsanalysen genomförs i samband med framtagandet av samrådshandlingen och den första trafiksäkerhetsgranskningen i samband med att vägprojektets samrådshandling finns tillgänglig för samråd. Annars är det för sent att påverka den principiella utformningen när trafiksäkerhetsgranskningen genomförs.

Trafiksäkerhetsgranskningar kan göras på annat sätt

I Norge genomförs trafiksäkerhetsgranskningar och analyser där granskare, representanter för väghållaren och motorcyklister gemensamt tittar på olycksdrabbade platser och lämnar gemensamma förslag till åtgärder. Denna metod är ett resultat av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet. Några exempel; [rv 41](#), [rv 9](#), fokus [MC Agder](#), [FV 255](#) och [fv 304](#).

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Något liknande har aldrig skett i Sverige. SMC och våra 21 distrikt skulle självklart medverka i denna typ av granskningar om vi blir tillfrågade. Direktivet har ändrats och öppnar i § 13 för denna typ av inspektioner och endast en av deltagarna behöver uppfylla krav på trafiksäkerhetsgranskare.

SMC föreslår att trafiksäkerhetsinspektioner med representanter för brukarna snarast inleds. Varje väghållare utser en ansvarig för genomförandet, och Transportstyrelsen som ansvarig myndighet följer upp.

Moped saknas

Genomgående i förslaget till ny föreskrift är att moped klass II exkluderas. Transportstyrelsen talar enbart om gående och cyklister på GCM-vägar. Inga av de nya fordonstyperna elcykel, elsparkcykel och liknande nämns. Dessa har sannolikt betydligt sämre personlig skyddsutrustning än en MC- och mopedförare där det finns ett krav på godkänd MC-hjälm.

Detta gäller även den nya föreskriften *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler)*, en föreskrift som skickats för notifiering. Detta är allvarligt av flera skäl. Trafiksäkerhetsgranskarna har och ska i framtiden se på samråds- och planeringsunderlag för vägar och GCM-vägar. SMC har konstaterat att i många samrådsunderlag från Trafikverket och kommuner har både moped klass I och II exkluderats, ibland även motorcyklar.

Transportstyrelsen är en föreskrivande myndighet med tillsynsansvar och måste dels förtydliga i föreskrifter att moped klass II är ett fordon som ska färdas på GCM-vägar, dels att säkerhet för moped klass I som färdas i max 45 km/t måste tillgodoses på de vägar de hänvisas till. Om väghållare helt bortser från vissa oskyddade trafikanter och det inte heller ställs krav på trafiksäkerhetsgranskare att arbetet omfattar alla trafikanter spelar föreskriften och direktivet ingen roll då det gäller säkerhet för oskyddade på moped.

SMC föreslår därför att:

§5 Fasen för den inledande planeringen av vägen sista raden ändras till **separering av gående, cyklande, moped klass I och II och liknande från högfartstrafik eller förekomst av rimliga alternativa färdvägar.**

Säkra räckan och sidoområden

Transportstyrelsen säger att man i ändringsdirektivet lagt till en punkt om ”*användarvänlig anpassning av skyddsanordningar för att förebygga faror för oskyddade trafikanter (mittremor och barriärer)*”. Transportstyrelsen säger att det är lite oklart vad skrivningen egentligen innebär och vad dess intention är. Deras bedömning är att man avser till exempel val av räckestyp, placering av räckan, utformning av räckan med underglidningsskydd, klämskydd, osv. för mitt- och sidoräckan för oskyddade trafikanter.

Detta låter ju väldigt bra. Men, den kursiva texten fanns ovan också i det ursprungliga direktivet och har därför varit gällande i svensk lag sedan december 2010. Det som är problemet är att varken Trafikverket eller Transportstyrelsen har några krav på anpassning av skyddsanordningar eller krav på installation utifrån oskyddade trafikanter. Det är de som färdas i personbil som är utgångspunkten för vägutformning, val av räckan och sidoområden. I Transportstyrelsens kommande föreskrift *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler)* har man inte valt att ändra på detta. Tvärtom – för att man ska göra åtgärder för att säkra vägmiljön för motorcykel ska en kostnads-nyttoanalys göras. Att skapa säkerhetszoner som utformas så att risken för dödsfall eller allvarliga personskador vid avkörningar begränsas gäller inte MC om man inte kan redovisa detta i en kostnads-nyttoanalys.



Det finns ingen annan trafikantgrupp där trafiksäkerhet villkoras. Givet att både riksdag och regering har pekat ut oskyddade trafikanter som fokusgrupp för nollvisionen blir det än mer absurt att just säkerhetsåtgärder för motorcyklister ska villkoras i en kostnads nyttoanalys.

Trafiksäkerhetsgranskarnas kunskaper om MC-säkerhet och räcken

Som tidigare nämnts har moped exkluderats ur Trafikverkets samråd vilket kan bero på att trafiksäkerhetsgranskarna också saknar kunskaper om denna grupp och var de ska färdas. Detta verkar också gälla motorcyklar och vägräcken. Den 19 december 2010 trädde direktivet 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet, vägsäkerhetslagen 2010:1362, vägsäkerhetsförordningen (2010:1367), Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:183) om vägsäkerhet och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om trafiksäkerhetsgranskare ikraft.

Sedan dess har 30 motorcyklister dödats i kollision med räcke på en svensk Europaväg (se bilaga 1). Fördelningen är följande: E4 11, E6 7, E22 3, E45 3, E20 2, E18 2, E16 1. SMC tar E6 som ett exempel där en motorcyklist dödades i kollision med ett vajerräcke 26 juli 2015. Olyckan skedde bara två veckor efter att motorvägen förbi Tanum invigdes av infrastrukturminister Anna Johansson. Inga åtgärder vidtogs för att utreda vad som förbisetts i trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning eller för att analysera om ett annat räcke borde ha valts på en motorväg med 120 km/t. Inom elva månader hade ytterligare tre motorcyklister dödats i kollision med räcke på E6. Fyra dödade oskyddade trafikanter på en sträcka av 25 mil under elva månader ledde inte till några åtgärder.

Vissa räckesolyckor under perioden 2000-2020 har skett på grund av bristande friktion men också här brister trafiksäkerhetsgranskningen trots att olyckorna har lett till livslånga skador och dödsfall. Eftersom det sedan 2010 funnits krav på att dessa olyckor ska redovisas inom sex månader till Transportstyrelsen borde det finnas kunskaper och erfarenheter vid myndigheten som kan delges granskarna.

Transportstyrelsen föreskriver att trafiksäkerhetsgranskarna ska vara oberoende. Samtidigt är ungefär hälften av dem anställda vid eller har varit anställda vid Trafikverket. Många av dem är konsulter som är beroende av uppdrag från Trafikverket. Det är tveksamt om de kan vara oberoende då de står i en beroendeställning till Trafikverket.

SMC föreslår att trafiksäkerhetsgranskarna får utbildning om krockvåld och oskyddade trafikanter baserat på aktuell forskning samt att de får löpande information om de olyckor som sker på vägar som granskats och varför.

Var finns granskningar och säkerhetsinspektioner?

I Norge publiceras inspektioner i rapporter men i Sverige går det inte att hitta några dokument från trafiksäkerhetsanalyser och granskningar. Det är en brist att det inte finns en transparens i systemet.

SMC föreslår att samtliga dokument från trafiksäkerhetsgranskarna publiceras, dels på Transportstyrelsens hemsida, dels på respektive väghållares hemsida i anslutning till respektive vägprojekt.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Telefon: 070-557 75 00
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Telefon: 070-538 39 38
Epost: maria.nordqvist@svmc.se

Bilaga 1: dödade motorcyklister i räckesolyckor 2000-2020

