

Minnesanteckningar från Vägspanarmötet 2011-11-19

Närvarande distrikt: Östergötland, Örebro, Västra Götaland, Norrbotten, Halland, Kalmar, Skåne, Västmanland, Västernorrland, Norrbotten, Stockholm och Södermanland.

Mötesledare: Maria Nordqvist, SMC:s kansli

Presentation – det första Vägspanarmötet

Vägspanare är ett uppdrag som kom till inom SMC i samband med att SMC och Trafikverket undertecknade 9-punktsprogrammet 2007. SMC behövde helt enkelt personer runt om i Sverige som lokalt kunde dels titta på vägar ur ett MC-perspektiv, dels träffa Trafikverket lokalt i MC-frågor. Två möten har genomförts med Trafikverket. Detta är det första SMC-vägspanarmötet.

Alla deltagare presenterade sig, några var helt nya i uppdraget, andra har funnits med sedan starten. Maria redogjorde för motorcyklisternas syn på trafiksäkerhet. Många lyfter bättre vägunderhåll, säkrare räckan och andra infrastrukturfrågor som viktiga faktorer för ökad säkerhet. I omkring 10 % av alla MC-olyckor nämns friktion som en faktor. Läs attitydundersökningen här:

http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/rapporter/ntf_rapport_low.pdf

En räckesstrategi ska tas fram innan året är slut, SMC har ingått i en referensgrupp. SMC har ingått i andra samarbeten om infrastruktur, se mer under avsnitt Jörgen Persson.

Uppdraget vägspanare

Vi diskuterade uppdraget Vägspanare. En beskrivning av uppdraget har skickats ut till samtliga.

Många är också vägrapportör i Trafikverket vilket är bra. Länk till Trafikverkets hemsida:

<http://www.trafikverket.se/Kontakta-oss/Anmal-skador-och-brister/Vagrapporator/>

Då får man ett direktnummer att ringa. Att vara SMC:s vägspanare innebär att man ska försöka uppnå en mer långsiktig kontakt med väghållarna i distriktet: Trafikverket och kommunerna. En vägspanare kan t ex besöka en olycksplats på uppdrag av väghållaren för att se på vägmiljön ur ett MC-perspektiv. En vägspanare kan testa olika lösningar på uppdrag av väghållaren. En väghållare kan peka ut det viktigaste vägnätet i länet för Trafikverket. En vägspanare ska vara SMC:s arm mot väghållarna om man inte åtgärdar problem som påpekats.

Vad har hänt runt om i landet?

Halland: Lars-Rune kom in i uppdraget via sin klubb och ett lokalt driftsråd i Södra Halland. Ansvarig för driftsrådet kallar in till regelbundna möten där SMC och andra parter lämnar sina synpunkter. Man har ett tydligt kundperspektiv på driften av vägarna i området. Det är en bra och konstruktiv anda under mötena som tar en halv dag. Man kastar inte skit på varandra för vad som redan hänt utan ser framåt. Exempel på åtgärder är förstärkta stödremor på vissa vägar, tvätt av vägar och rondeller med algbildning och skyltdepåer för bönder. Lars-Rune samlar information via klubbar och skickar ut protokollet. Varit med på TV. Skulle vilja bjuda in och träffa kommunerna i länet. Maria skickar ut ett protokoll till övriga vägspanare som exempel på hur arbetet i det lokala driftsrådet.

Västmanland: Pia och Lasse Fröjd har varit på ett möte med Trafikverket och grann-distrikten. Därefter har samarbetet runnit ut i sanden. SMC Västmanland fick inte lägga ut en länk på webben där man kan anmäla brister på vägen. Länken finns sedan några år på SMC:s startside och återkommer på alla distriktssidor, problemet därmed löst.

Västra Götaland: Jan R har träffat Trafikverket ett antal gånger och har ett bra samarbete med Trafikverket i regionen. Janne J är ny i uppdraget. Efterlyser synpunkter på droppmålning, något som ingen av oss sett. Sämre friktion? Janne uppmanas fota och skicka bilder så vi får kolla in detta.

Kalmar: Inget samarbete lokalt med Trafikverket. Åkt ut på uppdrag av SMC och studerat vägmiljö.

Skåne: Mats har träffat Jörgen P, Trafikverket, vid ett tillfälle. Har haft lite tid att ägna sig åt detta pga byte av jobb. Nu två vägspanare i Skåne; Mats och Pelle. Pelle har haft kontakt med kommunen.

Östergötland: Frank har haft kontakt med Norrköpings kommun angående stora mängder spannmål i en rondell varje år. Även frågat om friktion på betong vid busshållplatser istället för asfalt. Detta behöver inte betyda sämre friktion, det beror på val av bergmaterial enligt andra vägspanare. Haft kontakt med Trafikverket och deltagit i ett möte. Anser att Trafikverket är bra att åtgärda akuta saker. Lena Hedemo ny vägspanare tillsammans med Frank. Norrköpings kommun plockade ner

rondellutsmyskning efter en dödsolycka och brev från SMC.

Stockholm: Torbjörn har varit ute med Trafikverket på vägar med mycket MC-olyckor. Har även besökt platser där dödsolyckor skett. Svårt att få Trafikverket att flytta felaktigt placerade skyltar. Däremot ska Trafikverket bygga om en olycksdrabbad plankorsning. Två vägar har fått skylten "olycksdrabbad MC-väg". Bogesundsvägen blev nästan ofarbar med MC genom ny beläggning. Slingerbulten har blivit mittfräst. Problem på Slingerbulten: grus från lastbilar som trafikerar vägen samt extrema fortkörare. Mycket olycksdrabbad. Samarbetet med Trafikverket upphörde i december 2010. När Tobbe anmäler brister till Trafikverket åtgärdas potthål men inte grus på väg, inte ens efter upprepade påpekanden.

Södermanland: Vagnhäradolyckan har skapat mycket mediabevakning och Torbjörn har varit i TV, radio och tidningar. Torbjörn har en egen sida på SMC Södermanlands hemsida. Medlemmar hör av sig direkt till honom med synpunkter. Har goda kontakter hos vägghållare och entreprenörer som han ringer direkt till. Har besökt olycksplatser i länet och har en plan att åka ut till alla olyckor inom 24 timmar, innan eventuella brister hinner åtgärdas. Ett bra exempel som kanske fler distrikt kan nappa på? <http://www.svmc.se/Distrikt/sodermanland/Ovrigt/Vagspanare/>

Västernorrland: Tony är ny i uppdraget, Leif är annars vägspanare. Blev tillfrågad efter en olycka med en älg som var svår att upptäcka p g a att skogen växte in på vägrenen. Nu är sidoområdena rensade och ingen olycka har hänt på vägvägsnittet sedan dess.

Norrbottnen: distriktet är mycket stort och tillsammans med Västerbotten handlar det om halva Sverige. Har haft ett par möten med Trafikverket. Har direktkontakt med PEAB och Skanska.

Örebro: efterlyser mobil applikation.

Frågestund med SMC:s generalsekreterare

Jesper besökte vägspanarmötet under en halvtimme och berättade om den mobila applikationen som planeras av SMC. Den kommer att innehålla material från SMC-Boken (rabattställen, klubbar, träffar, fina vägar, MC-fik etc). Den kommer också att innehålla fina MC-vägar. Vi diskuterar om den skulle kunna kopplas till annan information från Trafikverket, t ex var vägarbeten sker, var snabellagaren är, anmälningsfunktion om brister i vägbanan, olyckor och mycket annat. Den kommer också att innehålla en eCall-funktion (telefonen ringer en larmcentral vid olycka). 100 testpiloter kommer att efterlysas via MC-Folket. Betalningsviljan för detta system diskuterades. Oklart om när appen finns för alla SMC-are!

Trafikverket centralt

Jörgen Persson har varit ansvarig för Gemensam strategi för MC- och mopedsäkerhet version 1.0 och leder nu arbetet med version 2.0. Länk: <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Moped-och-motorcykel/> Jörgen visade olycksstatistik för MC och moped. Tyvärr ökar motorcyklisternas andel av det totala antalet trafikdödade. Det är bakgrunden till strategiarbetet. De områden som hittills pekats ut för ökad säkerhet är ökad ABS-användning och sänkta hastigheter. ABS-målet kommer att uppnås, däremot är hastigheten fortfarande ett problem.

Under 2011 har samtliga dokument som rör vägar och gators utformning, drift och underhåll samt konstruktion gått igenom för att införliva MC-perspektivet. Resultat: stödremсор finns nu beskrivna i TRVK väg och TRVR väg. Stödremсорna ska ligga bredvid vägen, inte på den. Alla stödremсор kommer inte automatiskt att bytas ut. I kommande Standardbeskrivning drift som är kontrakt mellan Trafikverket och entreprenörer har kraven skärpts för när grus ska vara borta efter snabellagning; 24 timmar mot dagens 48. Det kommer dock att ta sex år innan detta är genomfört i samtliga driftsområden i hela landet. Översyn av VGU pågår, ska vara klart 1 april 2012. En räckesstrategi pågår parallellt, den ska avgöra synen på racken kontra förlåtande sidoområden och självklart införlivas i VGU. En skrift har tagits fram av Trafikverket och SMC: "Säkrare vägar och gator för motorcyklisterna". Den ska spridas inom Trafikverkets egna led och till underentreprenörer. Den ska också spridas till Sveriges kommuner, vilket hittills inte skett. Detta är jätteviktigt, då kommunerna har egna regler för när t ex grus ska sopas bort och skyltar sättas upp, länk:

[http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/Väg%20-%20dokument/100444 Sakrare vagar och gator for %20motorcyklisterna.pdf](http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/Väg%20-%20dokument/100444%20Sakrare%20vagar%20och%20gator%20for%20motorcyklisterna.pdf)

Vi diskuterade när vägspanarna ska kontakta Trafikverket. Förslag: man anmäler brister direkt till Trafikverket via länken på SMC:s hemsida eller till telefon: 0771-24 24 24, alternativt som vägrapportör. Om inga åtgärder vidtas, då kontaktar man en MC-ansvarig på Trafikverket. Jörgen ska försöka hitta personer runt om i hela Sverige för samtliga distrikt.

Det är svårt för Trafikverket att ha en parallell verksamhet som inte ingår i det vanliga systemet. MC och vägspanarna är ett sådant exempel. Men, om vi utgår från förslaget ovan: brister anmäls och om de inte åtgärdas har man en kontaktperson att vända sig till. I regioner och driftsområden där samarbetet fungerar är samarbetsformen redan löst.

Jörgen berättar att Trafikverket ska börja mäta MC-trafiken och dess hastighet på det svenska vägnätet. Det görs för andra fordonsslag men inte för MC. Det kommer att kunna visa vilka vägar motorcyklister använder och därmed vilka vägar som eventuellt ska prioriteras av Trafikverket. Jörgens presentation läggs ut på Vägspanarforumet när det är klart!

Om drift i verkligheten och särskilt grus efter snabellagning

Dick Sundell, driftledare Svevia, berättade om hur arbetet sker i praktiken. Svevia är ansvarig för tre driftområden i Uppsala och Gävleborgs län, kontor i Uppsala. Man får kontrakt för viss tid efter upphandling av Trafikverket. Det finns klara regler för drift och underhåll, baserat på hur mycket trafik som sker på vägarna, genom Standardbeskrivning Drift (bifogas dessa anteckningar). Vid arbeten som gör att grus finns kvar på vägen har man klara regler för att varningsskylt ska sättas upp i bägge ändar + vid anslutande vägar. Skyltarna ska tas ner när gruset är borta. Om man inte skyltar får man skäll av Trafikverket, man kan få böter och kontrollanter åker runt och undersöker arbeten. Varje entreprenör åker runt och inspekterar vägnätet i sitt område, hur ofta beror på trafikintensiteten. Dick påpekar att motorcyklister måste ta sitt ansvar och hålla hastigheten när det finns varningsskyltar uppe. Skyltarna varnar för faror som förarna måste vara beredda på. Sopning efter vinterväghållning görs också utifrån trafikmängd för olika vägar. Populära MC-vägar är tyvärr ofta vägar med låg prioritet.

Jens Södergren kör en snabelbil och berättade mycket ingående om hur det går till. Snabelbil används för sprickor och hål, fördjupningar, skarvar med mera och kan röra sig på ett stort område under en dag, den är snabb och mycket kostnadseffektiv. Det tar 20-30 sekunder att laga ett hål!

Så här går en snabellagning till:

1. Löst grus, damm och vatten blåses bort från hålet.
2. Ett lager bitumenemulsion läggs på för att ge god vidhäftning.
3. Hålet fylls upp med stenmaterial indränkt i bitumen.
4. Lagningen förseglas med endast bindemedel.
5. Ett tunt lager grus läggs på för att skydda lagningen från att trafiken skadar eller lyfter ur lagningen innan emulsionen härdat.

På gator och leder med hastighetsgräns över 50km/h skall skyltar för stenskott alt. slirig körbana ut berättade Jens vilket inte sker överallt. Vid optimala förhållanden kan man sopa bort löst grus efter 2-4 timmar. Är det varmt/regnigt bör gruset ligga kvar i 24 timmar. Dick och Jens tycker att den nya regeln med 24 timmar är bra och rimlig och givetvis ska varningsskyltning ske under tiden. När Jens snabellagar har han med ett antal skyltar som han sätter upp enligt reglerna. De plockas ner när gruset är borta. Jens och Dick är medveten om att det fuskas runt om i landet.

Jens och Dick deltog i försöket "minimera överskottssten" (länk:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Bygga-och-underhalla/Vag/Drift-och-underhall/Utveckling-inom-drift-och-underhall/Belagd-vag/Avslutade/Avslutade-projekt-listning/Utvardering-Minimera-overskottssten-vid-snabellagning/>)

och testade olika metoder för att få bort gruset. SMC hade en testpilot som körde sträckan och gav input till Svevia och Trafikverket. Denna typ av projekt är mycket bra men informationen måste spridas ut till alla som kör snabelbil. SMC föreslår ett möte tillsammans med Trafikverket dit alla

snabelbilschaufförer bjuds in. Vid dagens slut konstaterades att samtliga tyckte snabelbilsföreläsningen var dagens höjdpunkt! Presentationen kommer på Vägspanarforumet.

Maria kontaktar Hans G. Holmén angående driftsfrågor i kommuner, han ansvarar för detta inom Trafikverket.

Support från SMC

SMC kan bistå vägspanarna med olika saker; kunskaper om lagar och regler, hemsidan som nu har ett tydligt avsnitt under Trafik & Politik: väg- och trafikmiljö, skrivelser och remissvar, information med mera. Alla erbjuds att delta i en dags avancerad kurs på bana, syftet är att få ökad förståelse om varför olyckor sker. En synpunkt är dock att en sådan kurs bör kombineras med någon form av bedömning om varför en olycka sker. Maria kan plocka fram olycksstatistik ur STRADA, d v s alla olyckor som rapporterats in från polis och sjukvård. Statistiken som delas ut innehåller allt, utom påverkan av alkohol/droger. Statistiken ska hanteras varsamt av vägspanaren och inte spridas utanför den egna datorn (absolut inte på hemsidan). Sträng sekretess råder men som nyckelpersoner inom SMC får vägspanarna ta del av den. Vägspanare som vill ha uppgifter kontaktar Maria.

Kommunerna

Både SMC centralt och lokalt har problem med att skapa kontakter i kommunerna och att få veta vilka regler man följer. Specifika problem är t ex hala brunnsock, hala övergångsställen, rondellutsmäckningar, spill, skyltning och korsningar. Det finns också stora möjligheter för SMC inom kommunerna, t ex gratis MC-parkeringar, MC i bussfilerna, MC undantagna från trängselskatt. Maria ska försöka få veta mer om vilka regler som gäller i Sveriges kommuner. Lokala samarbeten är nödvändiga för att något ska hända. Botkyrka kommun fick "Värsta Vägars Pris" av SMC för några år sedan. Resultatet blev positivt, rondellutsmäckningen plockades ner och SMC Stockholm bjöds in till ett möte med kommunen. Torbjörn K höll ett föredrag som innehöll bilder med exempel från kommunen som medför problem för MC-förare. Presentationen kommer på vägspanarforumet.

Övriga frågor

- Skapa ett forum för vägspanarna, arbetet påbörjat. Syfte: förbättra informationen inom Vägspanargruppen. Plattform där Maria kan lägga ut intressant material och dagens presentationer.
- Mall för djupstudier av dödsolyckor – arbetet pågår inom Trafikverket. SMC har erbjudit våra tjänster men de har egna MC-förare som ska ta hand om detta. Vid behov erbjuds Trafikverket att kontakta SMC:s vägspanare för en diskussion i enskilda fall, särskilt om vägfaktorer bidragit till dödsolyckan.
- Tips från Halland att försöka jobba så lokalt som möjligt. Finns lokala driftsråd på fler platser i Sverige? Maria undersöker genom Trafikverket.
- Tips 2 från Halland: en skrivelse i positiv anda till LRF (Lantbrukarnas Riksförbund) och påtala behov av skyltning vid lant- och skogsbruksarbete som medför smuts på vägbanorna och därefter rengöring. Skyltar finns att hämta i olika skyltdepåer. Maria fixar detta. Lars-Rune tycker till.
- När man ringer 0771-24 24 24, bör mottagaren ta hand om anmälan, även om det inte är Trafikverkets väg.

Efter 15 minuters övertid avslutades mötet.

Vid tangentbordet

Maria Nordqvist