

Remissvar KS-2016/2472 Huddinge kommuns trafiksäkerhetsplan

Sveriges MotorCyklister, SMC, och SMC Stockholm svarar på mängder av remisser. Då det gäller trafiksäkerhetsplanen för Huddinge kommun vill vi påtala att kommunen helt uteslutit motorcyklar och de som färdas på MC i planen. Kommunen jämför moped klass I och II med trampcykel vilket måste ändras eftersom moped klass I inte får framföras på GCM-vägar avsedda för fotgängare, trampcykel och moped klass II. Huddinge kommun följer inte innebörden i Vägar och Gators Utformning där de som färdas på motorcykel och moped klass I klassas som oskyddade trafikanter. Regeringen har hösten 2016 påtalat att i Nystart Nollvisionen ska särskild hänsyn tas till oskyddade trafikanter där motorcyklister och mopedister ingår vilket Huddinge kommun förbisett.

SMC instämmer med vad Huddinge kommun säger i inledningen av TS-planen: *”Utformningen av trafikmiljön behöver vara anpassad till människans förutsättningar där särskild hänsyn tas till de oskyddade trafikanterna som är de mest utsatta i trafikmiljön. Att minska antalet olyckor i tätorterna är dock inget som sker över en natt, utan kräver ett långsiktigt arbete. Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete förutsätter att trafiksäkerhetsfrågorna är väl förankrade i kommunens ledning och integrerad i den övriga stadsplaneringen.”*

I kommunens riktlinjer för trygga och säkra trafikmiljöer står: *”I kommunens trafiksäkerhetsplan ska det klargöras hur det säkerställs att **alla trafikanter** ska kunna vistas och röra sig i trafikmiljön utan risk för att skadas svårt eller dödas till följd av en trafikolycka. **Alla individer** som rör sig i Huddinge kommuns offentliga miljö ska känna sig trygga och säkra **oavsett val av transportsätt**. Då prioritering måste ske går trafiksäkerhet före trygghet.”*

Tyvärr finns inget i innehållet om hur man ska nå målen med att minska antalet dödade och allvarligt skadade på motorcykel och moped klass I i Huddinge kommun. Det finns inga specifika åtgärder och inga prioriteringar. Mätningar saknas över MC- och mopedtrafiken, däremot talas om biltrafik. SMC anser att MC och moped klass I inte kan jämföras med personbil. Det går inte heller att uttyda om diagrammen inkluderar MC och moped klass I då man resonerar om oskyddade trafikanter eller om MC och moped klass I jämföras med personbil.

Fordons-, ägar- och olycksstatistik

I Huddinge kommun finns omkring 2 500 motorcyklar och 600 moped klass I i trafik. Antalet bilar är cirka 37000 stycken. Även om motorcyklar och mopeder utgör en knapp tiondel av antalet personbilar borde hänsyn



STOCKHOLM

Sveriges MotorCyklister

Adress: Skansbacken 4, 120 30 Stockholm

Tel: 08-649 08 78, fax: 08-649 62 52

E-post: styrelsen@smcstockholm.se, web: <http://smcstockholm.se>

tas även till dessa trafikanter som dessutom är oskyddade. Genomsnittsåldern på en svensk MC-ägare är 54 år. Det handlar alltså om äldre oskyddade trafikanter vars ålder gör att skaderisken ökar vid en omkullkörning.

Huddinge kommun utgår från olyckor i STRADA 2009-2011. Kommunen redovisar inga olyckor med motorcyklar inblandade under denna period. Det görs ingen skillnad i statistik mellan moped klass I och moped klass II. SMC har tittat på olyckor för motorcykel och moped i STRADA under perioden 20110101-20161206. Under den perioden har 103 MC-olyckor registrerats och 136 mopedolyckor. Då SMC utgår från de mål som Huddinge kommun uttalar. Det betyder en årlig minskning i faktiska tal för motorcykel: två färre allvarligt skadade per år, tre färre måttligt skadade per år, nio färre lindrigt skadade per år.

Motsvarande minskning i faktiska tal för moped är: två färre allvarligt skadade per år, tre färre måttligt skadade per år och 14 färre lindrigt skadade per år.

STRADA 2011-2016 (1)	Dödade	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade
Motorcyklar	1	8	32	55
Moped kl I och II	0	7	32	83

Var sker olyckorna?

Statistiken i STRADA för olyckor på motorcykel och moped i Huddinge kommun stämmer väl överens med den studie som VTI genomförde för några år sedan om var MC-olyckor sker. Av 103 MC-olyckor i kommunen 2011-2016 skedde sju i cirkulationsplats och 32 i korsning. Av 136 mopedolyckor i kommunen 2011-2016 skedde 13 i cirkulationsplats och 34 i korsningar.

Huddinge kommun säger att *”rätt utformning av gaturummet bör kunna minska både olyckornas uppkomst och hur allvarliga följderna blir”*. VTI påtalade i studien att drygt 30 procent av de motorcyklister som omkommer och drygt 40 procent av de motorcyklister som skadas svårt gör det inom tätbebyggt område, vilket är en högre andel än för personbilister. VTI påtalade också att dödade och svårt skadade motorcyklister är överrepresenterade i korsningsolyckor jämfört med personbilister. Motorcyklister är också överrepresenterade i olyckor i cirkulationsplatser. VTI anser att orsaken till olyckorna inom tätbebyggt område bör studeras närmare. Till exempel bör olika korsningstyper



STOCKHOLM

Sveriges MotorCyklister

Adress: Skansbacken 4, 120 30 Stockholm

Tel: 08-649 08 78, fax: 08-649 62 52

E-post: styrelsen@smcstockholm.se, web: <http://smcstockholm.se>

studeras då det också framkommit i studien att motorcyklister, relativt personbilister, oftare skadas i cirkulationsplats.

Många korsningsolyckor beror på att man inte uppmärksammar MC och mopeder. Det finns exempel från andra länder som visar hur kommuner kan arbeta för att öka trafiksäkerheten för de som färdas på MC och moped klass I. Det handlar om att rensa skyltar, tillåta MC och moped vid framflyttade stopplinjer, tillåta MC i bussfiler, rensa bort onödiga skyltar, minimera skyltar och så vidare.

Cirkulationsplatser bör utformas och planeras utifrån kunskaperna om att MC är överrepresenterade i olycksstatistik. Det handlar om bra friktion, bra linjeföring, minimera förekomsten av kantsten och givetvis att inte tillåta konstnärliga installationer i rondellens mitt. Tyvärr är det vanligt med prejningsolyckor i cirkulationsplatser då personbilar byter filer utan att uppmärksamma MC- och mopedförare. Det är också vanligt att MC- och mopedförare kör omkull på grund av spill i just cirkulationsplatser. Här är det viktigt att kommunen sanerar spill omgående och varnar eller stänger av vägen innan spillet är borta.

Behov av god friktion

De allra flesta motorcyklar och moped klass I har endast två hjul. Det betyder att de som färdas på dessa fordon är i stort behov av god och förutsägbar friktion. Av olyckorna i STRADA framkommer att minst tolv av mopedolyckorna och tolv av MC-olyckorna har trafikanterna kört omkull på grus. Detta är en fråga SMC arbetat med under 50 år och den vanligaste orsaken till löst grus på belagd väg är grus som kommer från vägunderhåll (snabellagning och stödremсор). SMC vill därför uppmana Huddinge kommun att prioritera underhåll på vägar där det finns MC- och mopedtrafik och inte enbart på GCM-vägar. Här kan kommunen minska olycksrisken genom att välja andra lagningsmetoder än snabellagning, alternativt att varningsskylta och sopa bort gruset så snart det är möjligt (inom tolv timmar enligt Trafikverkets senaste version av Standardbeskrivning Drift Väg).

Stödremсор dras främst ut i vägbanan i kurvor och korsningar, det vill säga platser där risken för MC- och mopedolyckor är som störst. Här kan Huddinge kommun öka säkerheten genom att kräva förstärkta stödremсор som gör att inget grus dras ut i vägen av övriga trafikanter.

Ny hal beläggning förorsakar varje år olyckor med både dödade och allvarligt skadade motorcyklister. Halkbekämpning måste därför gälla även sommartid. SMC förutsätter att kommunen uppfyller kraven på



STOCKHOLM

Sveriges MotorCyklister

Adress: Skansbacken 4, 120 30 Stockholm

Tel: 08-649 08 78, fax: 08-649 62 52

E-post: styrelsen@smcstockholm.se, web: <http://smcstockholm.se>

friktion på hela vägbanan, även skarven mellan körbanorna samt att vägar inte öppnas för trafik innan det är klarlagt att friktionen är tillfredsställande.

Vägmarkeringar leder varje år till ett antal omkullkörningar för MC- och moped. Här bör kommunen ställa krav på bra friktion på vägmarkeringar och minimera stora vägmarkeringar (t ex övergångsställen) inför korsningar och kurvor där motorcyklister ofta gör inbromsningar – vilket ökar risken för att köra omkull.

Hala brunnslack leder också till MC- och mopedolyckor. Det finns preparat som kan appliceras på brunnslack för att öka friktionen som bör användas av kommunen. Brunnslack bör inte placeras på platser där MC- och mopedförare bromsar och svänger, t ex i och inför korsningar, kurvor och cirkulationsplatser.

En undersökning genomförd av SMC i samarbete med VTI om hur motorcyklister ser på trafiksäkerhet i Stockholm visar att bra underhåll är en av de två viktigaste åtgärderna för att öka säkerheten på MC (6). Huddinge kommun har här en viktig uppgift även för att öka säkerheten bland de oskyddade trafikanterna som färdas på MC och moped klass I.

Minimera förekomsten av fasta hinder

Kommunen säger följande vilket gäller även de som färdas på MC och moped: *”att rätt hastighet hålls på vägarna är viktigt eftersom (för) hög hastighet oftast är en av orsakerna till olyckornas uppkomst. Ett effektivt sätt att framförallt förebygga våra personskador är att inte placera fasta hinder i eller intill vägområdet där det är möjligt att köra fortare än 30 km/h. Speciellt i kurvor och korsningar är det viktigt att se över placeringen av fasta hinder.”*

Var tionde dödad motorcyklist har krockat med ett räcke. Stolpar är ett annat vanligt förekommande krockvåld i singelolyckor med MC (3). Här kan kommunen minska både olycks- och skaderisk genom att välja rätt åtgärd för alla trafikanter. Räcken bör aldrig sättas upp om vägmiljön kan säkras utan att hinder installeras. Räcken bör installeras med ett visst vinglutrymme som minskar olycksrisken om något oförutsett inträffar. En studie av VTI som publicerades 2015 talar om att bredda vägrenen med 1,5 meter i kurvor (4). Då räcken sätts upp bör alltid släta räcken utan utstickande delar användas, det vill säga räcken där inte fordon och kroppsdelar kan fastna och slitas loss. Några exempel på räkestyp är w-balk med underglidningsskydd och betongräcken. SMC föreslår att



STOCKHOLM

Sveriges MotorCyklister

Adress: Skansbacken 4, 120 30 Stockholm

Tel: 08-649 08 78, fax: 08-649 62 52

E-post: styrelsen@smcstockholm.se, web: <http://smcstockholm.se>

kommunen följer klassificeringstabellen i en studie som presenterades 2015.

Hastighetsefterlevnad

Knappt hälften av de svenska trafikanterna håller gällande hastighetsgränser, det gäller såväl MC- som bilförare. Det är viktigt att hastighetsgränserna är realistiska och upplevs som rimliga av trafikanterna. Då kommunen väljer att installera fysiska åtgärder för att påverka hastigheten ber vi kommunen ha i åtanke att hindren ska fungera för både dem som färdas på två och fyra hjul. Hindren ska inte medföra sämre friktion och inte heller öka olycksrisken. I detta sammanhang talar kommunen enbart om biltrafikflödet men SMC förutsätter att hastighetsgränserna ska gälla all fordonstrafik, även MC, buss och tung trafik.

MC i bussfiler

Den åtgärd som rankas högst av motorcyklisterna i Stockholm i enkätundersökningen 2015 för att öka säkerheten är att tillåta MC i bussfiler (6). Stockholms stad var först i världen med att tillåta detta 1985. Nu följer mängder av städer i Europa detta exempel för att öka framkomligheten och säkerheten för motorcyklisterna. Vi syns bättre, vi har större möjlighet att väja för trafikanter som tränger sig in i våra körfält och vi har större chans att komma hem efter jobbet till våra nära och kära. Det vanligaste användningsområdet för MC i Stockholm enligt undersökningen var pendling till skola och arbete. Eftersom motorcyklister och mopedister glöms bort i olika sammanhang, t ex i trafiksäkerhetsplanen för Huddinge kommun, vill vi än en gång påtala hur viktigt det är för vår säkerhet att kunna köra MC i bussfil i vissa sammanhang.

Ekonomi

Det är inte förenat med enorma kostnader att öka trafiksäkerheten för dem som färdas på MC och moped. Det handlar om att tänka på alla som färdas på två hjul och inte bara de som åker på en trampcykel. Det finns många likheter mellan trampcykel och MC/moped. Kommunen kan med enkla medel förbättra säkerheten för oss!

Samarbete

regeringen har påtalat att de oskyddade trafikanterna hittills varit bortglömda i Nollvisionen. Därför är nu fokus i Nystart Nollvisionen på de oskyddade där motorcyklister och mopedister ingår.



STOCKHOLM

Sveriges MotorCyklister

Adress: Skansbacken 4, 120 30 Stockholm

Tel: 08-649 08 78, fax: 08-649 62 52

E-post: styrelsen@smcstockholm.se, web: <http://smcstockholm.se>

Till huddinge@huddinge.se

Vi föreslår ett samarbete med SMC Stockholm för att öka säkerheten för alla oskyddade trafikanter i Huddinge kommun. Vi står till ert förfogande.

För SMC Stockholm

Olle Henriksson
Ordförande
olle.henriksson@smcstockholm.se
Tel: 073-596 32 24

För SMC

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

1. Uttag ur STRADA, MC-och mopedolyckor i Huddinge kommun 2011.01.01-2016.12.06.
2. Skadade motorcyklister –En analys av var i vägnätet som motorcyklister skadas och skadornas svårhetsgrad, VTI, Åsa Forsman och Anna Vadeby 2014.
3. Djupstudier av dödsolyckor på MC, Trafikverket 2016.
4. Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv, VTI, Rob Thomson med flera 2015
5. Definition av ett säkert räckes för motorcyklister – en litteraturstudie, Maria Nordqvist med flera 2015
6. Om MC-användning i Stockholm, en enkätstudie, Görtz och Nordqvist, 2015



STOCKHOLM

Sveriges MotorCyklister

Adress: Skansbacken 4, 120 30 Stockholm

Tel: 08-649 08 78, fax: 08-649 62 52

E-post: styrelsen@smcstockholm.se, web: <http://smcstockholm.se>