

Till

sbf-planavdelningen@eskilstuna.se

Remissvar "Trafiksäkra Eskilstuna"

Sveriges MotorCyklister, SMC, och vår distriktsorganisation SMC Södermanland svarar härmed på remissen. Trafiksäkerhet för MC-och i viss mån även moped klass I-förare är vår absolut viktigaste fråga. Vi ägnar mycket tid, kraft och tusentals ideella timmar varje år för att minska antalet dödade och allvarligt skadade på motorcykel och moped klass I. Sammanfattningsvis vill vi uppmärksamma kommunen på att man glömt flera kategorier av oskyddade trafikanter. I Eskilstuna kommun finns cirka 3000 motorcyklar och omkring 700 moped klass I i trafik. Den tredje lördagen i augusti varje år passerar och stannar tiotusentals motorcyklister kommunen i samband med Mälaren Runt, Nordens största MC-event. Många passerar länet under sin MC-semester och i samband med kortare och längre turer. Vi ingår i Nollvisionen.

Eftersom kommunen säger att man med stöd av trafiksäkerhetsplanen ska prioritera, besluta och genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är det allvarligt att vi saknas helt. SMC förutsätter att kommunen ändrar remissversionen, inkluderar motorcyklar och moped klass I för att minska antalet dödade och skadade på motorcykel och moped klass I. SMC och SMC Södermanland bistår gärna kommunen i detta arbete.

Vad är en oskyddad trafikant?

Enligt Trafikverkets och SKLs gemensamma skrift Vägar och gators utformning är en oskyddad trafikant: *Gående, cyklande, den som färdas på en moped eller motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).*

Regeringens uttalade fokus i Nystart Nollvisionen är oskyddade trafikanter: *dit räknas den som färdas på cykel, moped, motorcykel eller som fotgängare.*

EU-kommissionen räknar i flera direktiv upp vilka som är oskyddade trafikanter, t ex som här i ITS-direktivet: *Vulnerable Road Users (VRU) are defined in the ITS Directive as "non-motorised road users, such as pedestrians and cyclists as well as motor-cyclists and persons with disabilities or reduced mobility and orientation".*

WHO beskriver att hälften av dem som dödas i världen är oskyddade trafikanter. Dessa är enligt WHO: *Pedestrians, cyclists, and riders of motorized two-wheeler and their passengers.*

FN har utsett Jean Todt till ombud för global trafiksäkerhet. I samband med detta förklarade man vikten av att arbeta med de oskyddade trafikanterna: *Half of all road traffic deaths are among vulnerable road users such as pedestrians, cyclists and motorcyclists.*

Eskilstuna kommun talar aldrig om vilka som är oskyddade trafikanter. Som SMC läser dokumentet verkar det som man talar om fotgängare, cyklister och moped klass II. MC och moped klass I nämns överhuvudtaget inte. SMC förutsätter att Eskilstuna kommun ändrar denna inställning och ställer sig bakom den nationella och globala definitionen av oskyddad trafikant dit alltså alla som färdas på motorcykel och moped klass I räknas.

Generellt om trafiksäkerhetsplanen

Det finns ingenting i planen som handlar om motorcyklar. Det verkar inte heller som om åtgärder rörande moped gäller de som färdas på moped klass I. Det är förvånande eftersom planen handlar väldigt mycket om andra oskyddade trafikanter och regeringen uttalat ett fokus i Nystart Nollvisionen att alla aktörer ska satsa på de oskyddade i trafiken. Samtidigt säger kommunen att man ställer sig bakom Nollvisionen och att ingen ska dödas och skadas i kommunen.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Statistik från STRADA

I trafiksäkerhetsplanen finns mängder av statistik som rör fotgängare, cykel samt moped klass II. Det finns ingen olycksstatistik som gäller motorcykel och moped klass I – om det inte är så att dessa inräknas under motorfordon. SMC har därför gjort ett uttag ur STRADA inför besvarande av remissen som gäller för moped och MC (1).

Under perioden 2012-2017 har det skett 142 personer varit inblandade i olyckor med MC och moped på kommunens gator och vägar. Två har dödats, två personer har skadats allvarligt, 27 måttligt, 107 lindrigt samt tre okänt. Av 100 mopedolyckor har 17 skett på GCM-vägar, resten på kommunala gator och vägar. 35 av olyckorna rör motorcykel.

Kommunens dokument talar om singelolyckor bland fotgängare och cyklister – inte några andra. Dokumentet beskriver hur dessa olyckor kan minska. Däremot beskriver man inte hur olyckor bland andra oskyddade trafikanter kan minska.

Eskilstuna kommun förutsätter på flera ställen i dokumentet felaktigt att oskyddade trafikanter är skilda från övrig trafik i olika sammanhang men så är ju inte fallet. Alla som färdas på MC och moped klass I delar gator och vägar med fordon som är betydligt större.

Kommunens dokument talar om halkolyckor bland fotgängare och cyklister – inte några andra halkolyckor bland oskyddade trafikanter. Kommunens dokumentet beskriver hur halkolyckor bland fotgängare och cyklister kan minska, däremot finns inga förslag som gäller andra oskyddade trafikanter.

Kommunens dokumentet talar om kollisioner mellan cyklister och motorfordon samt mellan fotgängare och motorfordon. Ingenstans handlar dokumentet om kollisioner mellan MC-och moped och andra motorfordon – trots att denna typ av olyckor är mycket vanliga. Det finns en överrepresentation av MC-olyckor i tätort samt i cirkulationsplatser som förbises(2).

SMC föreslår att Eskilstuna kommun tar ett omtag i STRADA och inkluderar samtliga oskyddade trafikanter i det kommande trafiksäkerhetsarbetet.

Kommunen prioriterar endast vissa oskyddade trafikanter

För att nå de kommunala målen och kunna prioritera vilka insatser som kommunen ska jobba med behöver det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet koncentreras på några få olyckstyper och då lämpligt de som ger störst hälsoförlust säger dokumentet. Eskilstuna kommun har beslutat att fokusera på cyklisters och fotgängares singelolyckor samt på olyckor mellan motorfordon och cyklister eller fotgängare.

SMC har inget att invända mot att kommunen prioriterar vissa grupper. Däremot anser SMC att kommunen inte kan bortse helt från andra oskyddade trafikanter, nämligen de som färdas på MC och moped klass I.

Eskilstuna kommun konstaterar att ”*det finns flertalet nationella mål som är viktiga att beakta när de kommunala målen för trafiksäkerhetsplanen antas. Detta eftersom varje kommun har ett ansvar för att målsättningar från nationell- och EU-nivå uppfylls. Varje enskild kommun bär detta ansvar på grund av uppgiften som väghållare och systemutformare men även på grund av ansvaret för medborgarna och dess hälsa.*” Det gäller självklart alla trafikanter.

Hastighet

SMC håller med kommunen att det är viktigt att sträva mot att fler trafikanter håller hastighetsbegränsningarna för att minska allvarliga olyckor. SMC vill samtidigt framföra att det är viktigt att gränserna upplevs som rimliga att följa av trafikanterna.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Om i stort sett alla trafikanter kör långt över eller långt under gällande gräns bör det vara en väckarklocka för väghållaren att se över gällande gräns. Det blir annars omöjligt att nå etappmålet. Kommunen gör årliga mätningar och bör kunna analysera vad som är rätt hastighet.

SMC föreslår också att kommunen och polis samarbetar för utökade kontroller av hastighet, körkortsinnehav och nykterhet i kommunen.

Hastighetsreducerande åtgärder

För några veckor sedan dog en motorcyklist i Västerås efter att ha kört över ett farthinder. Det har också skett dödsolyckor med motorcyklister som varit skymda av farthinder som ställts ut på vägen (3). Detta är inte acceptabelt.

SMC föreslår att samtliga hinder som används för att sänka hastigheten måste installeras utifrån alla trafikanters behov och förutsättningar i trafiken och får aldrig öka risken att dödas eller skadas.

Varje ATK-kamera står nära vägbanan och är fastgjuten i betong. Varje stolpe utgör en ökad skaderisk för MC-och mopedförare. Risken att dödas vid kollision med lyktstolpe är 27 gånger högre för en motorcyklist jämfört med en bilist (4). En hinderfri och förlåtande vägmiljö är oerhört viktig för alla oskyddade trafikanter.

SMC föreslår därför att ATK används ytterst begränsad omfattning i tätort samt att de placeras på ett sätt som inte utgör ökad skaderisk.

Hjälmanvändning MC och moped

Kommunen nämner endast ökad användning av hjälm för cyklister, inte något om hjälm för motorcyklister och mopedister. SMC har genomfört flera undersökningar där det framgår att 100 procent av motorcyklisterna använder hjälm och en övervägande majoritet också heltäckande skyddsutrustning. Däremot finns en förbättringspotential bland unga mopedister där inte 100 procent använder hjälmen på rätt sätt trots att det är ett lagkrav (5).

SMC föreslår att kommunen och polisen samarbetar för att träffa unga mopedförare och informera om den kraftigt ökade skaderisken om man inte använder hjälm samt också uppmana mopedisterna att köra med heltäckande kläder för att minska skador i händelse av omkullkörning.

Säkra GCM-passager – borde omfatta säkra korsningar

Att enbart arbeta för säkra GCM-passager betyder att kommunen exkluderar de oskyddade trafikanter som använder kommunens gator och vägar. En knapp tredjedel av alla dödsolyckor på tvåhjulig MC 2005-2013 på tvåhjulig MC skedde i korsningar (6). En studie från VTI 2014 visade 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. Om tar hänsyn till vägnätets längd så är det fler motorcyklister som skadas svårt per väglängd inom än utanför tätbebyggt område. Några orsaker som nämns är att olika korsningstyper bör studeras. Det framkom nämligen också att motorcyklister, relativt personbilister, oftare skadas i cirkulationsplats (detta gäller för lindrigt skadade (2)). SMC:s uttag ur STRADA för Eskilstuna kommun visar att ett stort antal MC-och mopedolyckor skett i cirkulationsplats där tvåhjuliga trafikanterna dels prejas av övrig trafik, dels är det en högre risk för halka i rondeller. Men, vi vill också applådera kommunens initiativ att öppna bussfiler för motorcyklister – något som framförs som oerhört viktigt för att synas bättre varför körning i bussfiler minskar risken för kollisioner.



SMC förslag på exempel på åtgärd för att minska olycksrisken i korsningar för MC och moped klass I: utöka åtgärdsförslagen med en översyn av samtliga korsningar och cirkulationsplatser i kommunen. Minimera all vägutrustning och rensa bort onödiga hinder för maximal synbarhet. Öppna cykelboxar för MC och moped (sker i andra länder där de kallas avancerade stopplinjer). Undvik hala vägmarkeringar och hala brunnslock på dessa platser. Undvik alla former av rondellutsmyckningar. Tillåta MC och moped klass I i bussfiler där det är lämpligt.

Drift och underhåll av gång- och cykelnätet

Varje år sker omkring 600 olyckor bland motorcyklister på grus på belagd väg. (7) En del skadas lindrigt, andra skadas för livet och några dödas. Det vanligaste orsaken till att gruset ligger på vägen är slarv från entreprenören. WSP Group genomförde ett friktionstest på uppdrag av SMC 2017 som visade att friktionen försämras och motsvarar vinterväglag då det finns löst grus på asfalt (8).

Eskilstuna kommun säger att ”uppföljning och kontroll av drift- och underhållsarbetet är en av de viktigaste punkterna att jobba med för att uppnå ett systematiskt arbetssätt. Det är viktigt att arbetet genomförs konsekvent så att överraskningsmomenten blir så få som möjligt och kvaliteten ökar. Dokumentering av kommunens samtliga standarder, rutiner och krav skulle bidra till detta. Utbildning för personal och entreprenörer gällande drift och underhåll **på gång- och cykelbanor** är viktigt för att skapa förståelse för vikten av en god kvalitet för att reducera antalet olyckor hos oskyddade trafikanter.”

Sedan beskriver kommunen att detta kan ske genom ”en liten ambulerande enhet som ansvarar för snabba åtgärder för till exempelvis potthåll och sprickor på **gång- och cykelnätet** skulle kunna förkorta tiden mellan rapporterad brist och åtgärd”.

En ambulerande enhet är en lysande idé och precis vad SMC framfört tidigare till Trafikverket – vi kallade dem vägpatruller. Som SMC tidigare sagt räknas MC- och mopedförare in i begreppet oskyddade trafikanter. I likhet med cyklister har fordonen bara två hjul och är därför beroende av god friktion. Givetvis bör samma krav på god kvalitet för att minska antalet olyckor även gälla övriga gator och vägar i kommunen och inte bara på GCM-vägarna.

SMC föreslår därför att: kommunen ändrar omfattningen på kraven från drift och underhåll av gång- och cykelnätet till att omfatta samtliga gator och vägar i kommunen.

Trafiksäkerhetsfokus vid planering och projektering vid ny- och ombyggnation

Kommunen har bra planer för att inkludera trafiksäkerhetsfokus men i detta ingår inte motorcykel och moped klass I. Istället utgår man från bil eller cykel/fotgängare. Detta är inte rimligt då det finns betydligt fler trafikslag och framförallt oskyddade trafikanter. En hel del ungdomar kör ju faktiskt moped klass I till och från skola, arbete och fritidsaktiviteter. Att bygga skolor och bostäder utan att ta hänsyn till samtliga färdssätt är inte rätt.

För att Eskilstuna kommun ska höja sitt trafiksäkerhetsfokus i planeringsprocessen vid ny- och ombyggnation behöver kommunen se över sitt arbetssätt föra in nya rutiner. Kommunen berättar att man har en påbörjad checklista för trafiksäkerhetsåtgärder som bör utvecklas och färdigställas för att sedan införas som rutin i varje detaljplanearbete för att belysa vikten av att tänka på trafiksäkerhetsaspekten i ett tidigt skede.

SMC föreslår att kommunens checklista kompletteras med krav på hänsyn till MC och moped klass I i varje del av planeringsprocessen. Det kan även omfatta behov av säker parkering.



Beteendepåverkande åtgärder

Det är mycket positivt att kommunen inkluderar beteendepåverkan. Det är SMC:s viktigaste bidrag till trafiksäkerheten genom information och fortbildning av tusentals MC-förare/år. En studie genomförd av SMC och NTF visade att det är oslagbart att använda motorcyklisterna själva som informationskanal för att nå ut med trafiksäkerhetsbudskap (9). En bra idé till kommunen är därför att samarbeta med SMC för att nå omkring 150 000 motorcyklister - utan kostnad.

Varje år genomför SMC kampanjen Se Oss. Det handlar om att försöka få andra trafikanter att upptäcka oss, respektera oss och förbättra samspelet i trafiken. Det vore givetvis väldigt bra om Eskilstuna kommun inkluderar även MC och moped i den här typen av kampanj och inte enbart cyklister och fotgängare.

Av de som dödas på tvåhjulig MC saknar en tredjedel körkort. Den här gruppen gör sig skyldig till en mängd andra grova trafikbrott som till exempel rattfylleri/drograttfylleri, vilket SMC uppmärksammat i kampanjer under cirka tio år (10). Detta problem finns även bland personbilsförare där en växande andel som dödas är påverkade. Vi vet av djupstudier att en hög andel av omkomna cyklister är påverkade av alkohol och/eller droger.

SMC föreslår att kommunen inkluderar alla trafikanter i sina kampanjer samt att kommunen samarbetar med SMC Södermanland i kampanjer som rör MC.

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001

En förutsättning för att kunna arbeta systematiskt och strukturerat är att alla trafikanter inkluderas och särskilt de oskyddade där även MC och moped klass I ingår.

Kraven i standarden innefattar att en lämplig trafiksäkerhetspolicy ska utvecklas och införas, samt att mål och åtgärdsplaner för trafiksäkerhet ska upprättas med hänsyn till lagkrav och andra krav som organisationen är bunden av. Om inte reduktion av olyckor bland motorcyklister och mopedister ingår i trafiksäkerhetsplanen saknas mål och därmed kan inte trafiksäkerhetsarbetet följas upp.

SMC föreslår att kommunen inkluderar motorcyklister och mopedister i trafiksäkerhetsplanen och det systematiska trafiksäkerhetsarbetet i linje med ISO 39001.

Motorcyklister är överrepresenterade i dödsolyckor på vägarbeten (11). Motorcyklister är överrepresenterade i räckesolyckor, även i samband med vägarbeten (12). SMC har tidigare framfört att 600 olyckor sker varje år pga grus på belagd väg. Att Eskilstuna kommun ska enbart öka säkerheten för vissa oskyddade trafikanter och strunta i andra är inte rimligt.

SMC föreslår att exemplet med fokus på cykel och fotgängare i TA-planer stryks. Kommunens mål måste vara att minska olyckor bland samtliga oskyddade trafikanter eftersom alla löper en högre olycksrisk i samband med vägarbeten.

Åtgärdsplan

Det finns inga förslag på åtgärder för att minska antalet dödade och skadade motorcyklister i Eskilstuna kommun. Det är inte rimligt utifrån regeringens fokus på oskyddade trafikanter och det faktum att det faktiskt sker MC- och mopedolyckor i kommunen, utanför GCM-vägarna.

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!

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 21 juni 2018

Samarbete med SMC

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

Till sist vill vi be kommunen att läsa vår skrift: Säkrare vägar och gator för motorcyklister – en självklar del av Nollvisionen. Den har skickats till samtliga kommuner i Sverige. Här finns exempel på vad som ökar olycks- och skaderisken samt förslag på åtgärder för att minimera detta.

För Sveriges MotorCyklister

För SMC Södermanland

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
E-post: maria.nordqvist@svmc.se

Erik Persson
Vägspanare
E-post: erik.persson@smcsodermanland.se

1. Uttag STRADA, MC-och mopedolyckor på kommunala gator och vägar i Eskilstuna 2012-2017
2. Skadade motorcyklister –En analys av var i vägnätet som motorcyklister skadas och skadornas svårhetsgrad, VTI rapport 817, 2014 Forsman/Vadeby
3. Årlig genomgång av Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor på tvåhjulig motorcykel.
4. Användning av eftergivliga belysningsstolpar- Litteraturstudie och olycksstudie, VTI rapport 957, 2017, Vadeby m fl
5. Ökad säkerhet på motorcykel och moped, Gemensam strategi version 3.0 för åren 2016-2020, Trafikverket m fl
6. Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor på tvåhjulig MC 2005-2013
7. Försäkringsstatistik Svedea MC-olyckor på grus 2014-2015
8. Slipperiness on contaminated road surfaces-diesel spillage and loose gravel on bare asphalt, Johan Granlund WSP Group 2017
9. Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, Gregersen VTI/Nordqvist SMC 2010
10. Extremt beteende-allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade på tvåhjulig MC 4.0, SMC 2017
11. Dödsolyckor vid vägarbeten, en studie av trafikolyckor med dödlig utgång vid vägarbeten 2003-2013. Trafikverket, publikation 2014:128
12. Definition av ett säkert räckes för motorcyklister, 2015 (Nordqvist, Fredriksson, Wenäll)

