

Till
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Remissvar angående Transportstyrelsens redovisning av genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet

Sammanfattning

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, vill än en gång påpeka att det är viktigt att vår organisation står som remissinstans i allt som rör trafiksäkerhet. Finns vi inte med på remisslistan får vi begränsad tid att besvara remissen.

SMC är mycket positiva till direktivet där motorcyklister för första gången pekas ut som oskyddade trafikanter och en faktor som kräver särskild hänsyn. SMC är positiva till en lag som reglerar väghållarens ansvar för trafiksäkerheten där krav finns att motorcyklister ska ingå. Det är viktigt att lagen inte bara gäller TEN-T-vägnätet utan samtliga kommunala och statliga vägar utanför tätbebyggt område. Motorcykelolyckor sker i många fall på det mindre vägnätet som inte är prioriterat av väghållaren.

Motorcyklar, Nollvisionen och vägsystemets utformning

På sidan 44 skriver Transportstyrelsen om riksdagens beslut från 1997 där det klagjordes att Nollvisionen ska gälla alla transportslag och att vägsystemets utformning samt att funktion ska anpassas till de krav som följer av Nollvisionens mål. Trots detta saknas motorcyklar fortfarande som fordonsslag i samtliga styrdokument som rör vägar och gators utformning, drift och underhåll, vid arbete på väg och så vidare. Det betyder att trots att riksdagen fattade beslut om Nollvisionen för 13 år sedan, saknas alla slags krav på att hänsyn behöver tas till motorcyklar. Samtidigt är förmodligen motorcykelförare och passagerare förmodligen den trafikantgrupp som har störst behov av en förlåtande vägmiljö.

Vid Tylösandsseminariet i september 2009 presenterades en PIN-studie där de nordiska länderna jämfördes och Sverige fick följande uppmaning av ETSC: *Safety of PTW riders requires continuous attention not only due to a high risk level, but also due to increasing numbers.*

Trafiksäkerhetsanalys

Direktivet talar i bilaga I om att trafikantgrupper, inbegripet oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister och motorcyklister, är faktorer att ta i särskilt beaktande vid konsekvensanalys för vägprojekt. Detta påskyndar behovet av att införliva motorcyklister som trafikantgrupp i Vägverkets styrdokument. Även om Vägverket på sidan 61 har uttalat att man redan idag ställer krav i interna handböcker finns inga som helst krav på utformning avseende motorcyklister. Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, använder sig av samma handböcker som Vägverket vilket gör att motorcyklisterna även saknas som trafikantgrupp på kommunala gator och vägar. SMC förutsätter att Transportstyrelsen genom sitt tillsynsansvar enligt förslaget, kommer att säkerställa att vägansvarslagen gäller alla trafikanter.



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

Trafiksäkerhetsrevisioner

SMC är positiva till införande av trafiksäkerhetsrevisioner. SMC anser att trafiksäkerhetsrevisionen bör vara en del av en fristående myndighet och inte anställd eller i annan form av beroendeställning till väghållaren.

Direktivet nämner i bilaga II till direktivet en rad faktorer som är av stor betydelse för motorcyklisternas säkerhet. Motorcyklister anges som en oskyddad trafikantgrupp som ett kriterium för detaljutformningen. För att motorcyklister ska ingå i trafiksäkerhetsrevisioner är det även här ett måste att motorcyklister som trafikantgrupp ingår i Vägverkets styrdokument. Transportstyrelsen bör genom sitt tillsynsansvar säkerställa att Vägverket tillgodoser detta innan lagen träder i kraft. I bilaga II uttalar man också att skyddsanordningar som används ska vara användarvänliga och förebygga faror för oskyddade trafikanter (mittremсор och barriärer). Det betyder att väghållaren vid val av räcke ska använda den typ som tar hänsyn till bland annat motorcyklister. Detta sker inte idag och här har Vägverket och SKL ett stort ansvar för att minska skadorna vid motorcykelolyckor mot räcken. Om så inte sker har Transportstyrelsen ett tillsynsansvar.

Säkerhetsinspektioner

SMC får varje år mängder av samtal av motorcyklister som råkar ut för mer eller mindre allvarliga olyckor på grund av problem på vägen. Bristande inspektioner och kontroller av väghållaren är ett problem. Även om det är klart angivet i Vägverkets Funktions- och standardbeskrivning hur drift och underhåll ska skötas på en väg fungerar inte detta i verkligheten. Att krav på säkerhetsinspektioner ställs i en lag och att en annan myndighet, Transportstyrelsen, har tillsynsansvar är positivt anser SMC. Det kommer att vara Transportstyrelsen som utfärdar föreskrifter som Vägverket och SKL ska följa vilket är bra.

Säkerhetskrav

Den nya lagen kommer att ställa krav på väghållarna som SMC välkomnar. Att man ställer krav på systematiska och fortlöpande åtgärder för att förebygga allvarliga personskador är oerhört viktigt. Man ska särskilt beakta den omedelbara risken för skador, nyttan av skyddsåtgärder jämfört med kostnader och möjligheten att minska skador genom trafikreglerande åtgärder. SMC ser fram emot en lagstiftning som kräver åtgärder för att minska risker för personskador då det gäller motorcyklister.

Ett mycket tydligt exempel är vägräcken, vilket i bilaga III omnämns flera gånger som möjliga åtgärder för att minska olycksrisker. Det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med motorcykel i Sverige är räcken följt av stolpar, det vill säga väghållarens egna installationer. Sverige har under den senaste tioårsperioden i stort sett enbart använt vajerräcken. Eftersom motorcyklister saknas i styrdokument finns varken riktlinjer för val av räcken ur ett MC-perspektiv eller för hur räcken ska monteras. Väghållaren väljer ur ett kostnadsperspektiv sidoräcken istället för förlåtande sidoområden. Som mitträcke väljs nästan uteslutande vajerräcke, en räckestyp som aldrig testats i verkligheten med motorcyklister. Däremot finns datasimulationer som visar att vajerräcken är den sämsta räckestypen för motorcyklister.

EU-parlamentet sade i sin trafiksäkerhetsrapport 2005: The European Parliament also supports the view that "Roads should be built according to standards which take into



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

account the needs of all road users". Man bad kommissionen att "promote best practices for road construction and maintenance and to encourage the use of motorcycle friendly protective barrier and promote the regular updating of CEN standard.

EuroRAP har nyligen utgett skriften Barriers to Change om motorcyklister och vägräcken. Av sammanfattningen framgår att en motorcykelförare som krockar med vägräcken löper 15 gånger större risk att omkomma jämfört med bilförare. Oavsett hur ett vägräcke ser ut är stolparna särskilt farliga. De kan orsaka upp till fem gånger allvarligare skador på föraren jämfört med en genomsnittlig motorcykelolycka.

För motorcyklister är förlåtande sidoområden därför av stor vikt, särskilt i ytterkurvor där många MC-olyckor sker. Säkerhetszon, placering av räcken och utformning av räcken bör därför ske utifrån de mest oskyddade trafikanterna, i enlighet med Nollvisionens intentioner. 30 motorcyklister har omkommit i kollision med räcken och 22 stycken omkom i kollision med stolpar under perioden 2000-2008. Motorcyklisterna utgör en tredjedel av alla som dödas under perioden i räckesolyckor trots att motorcyklister utgör en betydligt mindre andel av trafikarbetet.

Hastighetsgränser

SMC svarade hösten 2009 på remissen om nya hastighetsgränser i Sverige. SMC har ingen åsikt i frågan om vilken myndighet som ska kunna utfärda föreskrifter om hastigheter. Däremot är det viktigt att i utformning av vägmiljön ta hänsyn till motorcyklister. Att enbart ha sido- och eller mitträcken som ett kriterium för en viss hastighet är inte acceptabelt. Det var kriterier som angavs i höstens remiss. För motorcyklister är förlåtande sidoområden att föredra framför sidoräcken. Val av räcken och installation är också viktigt för att öka säkerheten för motorcyklister. SMC vill än en gång poängtera vikten av att inkludera motorcyklar i all slags planering, utformning, drift och underhåll av det svenska vägnätet.

Rätten att överklaga

Många motorcyklister kontaktar SMC eller våra samarbetsjurister för att driva olika frågor gentemot Vägverket. För den enskilde är det sedan i närmaste omöjligt att få skadestånd från Vägverket som i de flesta fall är ansvarig väghållare när olyckor sker. Vägverkets egna jurister prövar skadeståndskrav, vilket är en felaktig rättsordning som SMC ifrågasatt vid ett antal tillfällen. För att kunna få sitt ärende prövat krävs idag att man har pengar för att driva frågan i domstol. Att krav på åtgärder för säkra vägar ställs på väghållaren i en lag och att en annan myndighet, Transportstyrelsen, har tillsynsansvar är positivt anser SMC. Att en enskild därefter har möjlighet att överklaga Transportstyrelsens beslut till en allmän förvaltningsdomstol ligger helt i linje med vad SMC framfört i mängder av remisser.

För SMC

Maria Nordqvist

Tele: 0243-669 79

E-post: maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se