

Till
Vägverket
Mats Hjälms
781 87 BORLÄNGE

Remissvar angående ändring av Vägverkets föreskrifter 2006:64 om kontrollbesiktning och flygande inspektion samt föreskrift om eftermontering av vidvinkel- och närzonsspeglar på lastbilar

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har inget att erinra om föreskriften om eftermontering av vidvinkel- och närzonsspeglar på lastbilar. Det är ett krav som ställts av FEMA, Federation of European Motorcyclists Associations, där SMC är medlemmar, då speglarna ökar motorcyklisternas möjlighet att synas bättre av förarna av tunga fordon.

SMC är medvetna om problematiken kring motorcyklar och deras ljud som av andra uppfattas som buller. Det var den vanligaste bristen i samband med kontrollbesiktningar enligt Bilprovningens sammanställning från 2004. Det är ett faktum att motorcyklister byter till originalsystem den dagen kontrollbesiktning ska göras, resten av året kör en del sedan med ett utbytessystem. SMC har i ett flertal remissvar framfört att motorcyklar bör undantas från kontrollbesiktning med hänsyn till den positiva besiktningssstatistiken och att EG-direktiv saknas. SMC har istället förordat flygande inspektioner, vilket är helt i linje med Vägverkets förslag i remissen. SMC har dock ett antal synpunkter på förslaget.

Det är inte kostnaden för polisens mätinstrument som ska avgöra vilken typ av utrustning som används. Självklart ska mätutrustningen vara så exakt som möjligt, för att inte äventyra motorcyklisternas rättssäkerhet. SMC hoppas att det extra tillägget på 5 dB(A) är tillräckligt för att klara brister i de enklare mätinstrumenten. Till denna nivå ska polisen även lägga till mätinstrumentets bristande noggrannhet, 0,5-2 dB(A). Den marginalen ska även läggas till den äldre gränsen 103 dB(A). SMC förutsätter att alla som använder mätinstrumenten, oavsett om det är en polis vid flygande inspektion eller Bilprovningen vid kontrollbesiktning, har kunskap och utbildning för att utföra testet i enlighet med föreskriften.

Alla motorcyklar har inte varvmätare, därför är det viktigt att de som utför inspektionerna har utrustning för att mäta varvtal på alla slags motorcyklar. Alla som utför testerna måste också ha tillgång till tabellen i VVFS 2003:23, 9 kap § 12 för att kunna beräkna ljudnivå utifrån rätt varvtal för de motorcyklar som saknar tillverkarskylt.

I § 3 anges ett antal definitioner. Definitionen "Ljudkontroll = Subjektiv bedömning av nivån på avgasljud eller ljud från en misstänkt skada genom avlyssning" bör strykas. När polisen nu får tillgång till en ny mätutrustning och föreskrifterna ändras, så bör följaktligen text som möjliggör subjektiva mätningar helt tas bort.



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

I bilagan till Vägverkets föreskrifter finns ett avsnitt om vad som ingår i kontrollprogram för motorcykel. Under "*Grund för bedömning bullernivå*" finns avsnittet "*Anmärkning*". Här saknas de amatörbyggda motorcyklarna helt. Eftersom de inte är helfordonsgodkända har de inte en tillverkarskylt med angivet decibeltal. Motorcyklar som importerats från tredje land är inte heller helfordonsgodkända och saknar, så vitt SMC vet, tillverkarskylt. SMC föreslår därför att följande textrader läggs till:

- om uppmätt dB(A) överstiger 103 dB(A) på amatörbyggda motorcyklar vid ett varvtal som bestäms i relation till motorns slaglängd,
- om uppmätt dB(A) överstiger 103 dB(A) på motorcyklar som importerats från tredje land och saknar tillverkarskylt vid ett varvtal som bestäms i relation till motorns slaglängd.

Gränsen vid stationär mätning har under en lång rad år varit 103 dB(A). Den sänks nu till en nivå som anges på tillverkarskylten på motorcykeln. På de motorcyklar som ägs av oss som arbetar på SMC är siffran betydligt lägre, ända ner till 85 dB(A). Det handlar om en skillnad på 18 dB(A). SMCs personal fick tillfälle att testa ljudnivåerna på Vägverket 19 september och konstaterade då att det är komplicerat med ljud. Fyra motorcyklar uppmättes ljudnivån på, två helfordonsgodkända och två nationellt godkända motorcyklar. Två motorcyklar kunde inte mätas korrekt eftersom de saknade varvmätare. På en av motorcyklarna kunde vi överhuvudtaget inte se var en separat varvräknare skulle fästas för att mäta varvtal. När vi testade på ett okänt varvtal hamnade decibelnivån över det som angavs på tillverkarskylten. Motorcykeln har originalavgassystem. Vi testade också ljudnivån utifrån motorcyklarnas slaglängd, baserat på varvtalstabellen i VVFS 2003:23 för samtliga motorcyklar. Den nivån blev genomgående högre än den som finns angiven på tillverkarskylten på grund av högre varvtal. Där är gränsen 103 dB(A).

En slutsats SMC drar av detta är att det nya regelverket och polisens nya mätinstrument endast kommer att klara av att mäta vissa motorcyklar; de som har varvräknare och synliga tändkablar. Övriga kan inte mätas utan att motorcyklarna delvis plockas isär vilket inte kommer att vara möjligt i en flygande inspektion. Möjligtvis kan detta problem lösas genom att utrustning som kan mäta ljudnivå utifrån andra kriterier anskaffas och används.

En annan slutsats är problemet att förklara skillnaden mellan den gamla kända gränsen 103 dB(A) och de nya gränserna för helfordonsgodkända motorcyklar där ljudnivån varierar mellan alla motorcyklar på marknaden. Eftersom förslaget att ljudnivån ska överensstämja med nivån på tillverkarskylten är baserat på en rekommendation från UN-ECE och inte är reglerat i direktiv är det inget som hindrar att Sverige fortsätter med en gräns vid stationär mätning med 103 dB(A) för samtliga motorcyklar. Det är en modell som SMC skulle föredra framför Vägverkets förslag.

Det tal som anges på tillverkarskylten har uppmätts vid typgodkännandetillfället då motorcykeln var helt ny. En motorcykel körs i genomsnitt 500 mil per år vilket givetvis bör påverka bulleremissionerna negativt på sikt. SMC förutsätter att tillverkarna tagit detta i beaktande vid typgodkännandetillfället och att det extra tillägget 5 dB(A) kan kompensera detta.



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

SMC står till Vägverkets förfogande i fortsatta diskussioner kring ljud och annat som rör motorcyklar. SMC passar samtidigt på att tacka Vägverket för möjligheten att få testa de olika ljudnivåerna vid stationär mätning utifrån olika mätmodeller.

För SMC

Maria Nordqvist

Tel: 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