

## Motioner till NTF:s kongress 2015

### 1. Säkrare räckan för oskyddade trafikanter

Sommaren 2014 har 20,6 % av de som dödas på tvåhjulig MC i Sverige krockat med ett räcke (6 av 29). Det är den högsta kända andelen på jordklotet. Det är ett faktum som rimmar illa med intentionen i Nollvisionen: *"Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet. Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador."*

Motorcyklister som krockar med räckan löper mycket större risk än någon annan trafikantgrupp att dödas. Amerikansk forskning säger att risken är 80 gånger högre för en MC-förare jämfört med dem som färdas i personbil. Även om en MC-förare gör allt rätt: kör i laglig hastighet, kör en motorcykel med ABS, har heltäckande skyddsutrustning och är nykter- är skaderisken om en olycka inträffar otroligt hög om räcket har oskyddade stolpar. 62 motorcyklister som dött i räckesolyckor i Sverige sedan 2000 är ett bevis för detta. I takt med att fler vägar förses med mitt- och sidoräckan ökar dödstaten bland motorcyklister.

Det råder inga tvivel om att mitträcken minskat mötesolyckor och medfört sänkta olyckstal. Men, i Nollvisionens anda måste vägghållaren samtidigt ta ett ansvar för att inte bara minska risken för kollisioner med mötande trafik och med hinder i sidoområdena. Vägghållaren kan inte ensidigt välja åtgärder på bekostnad av en trafikantgrupps säkerhet.

#### **Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister föreslår därför att NTF:s kongress bifaller motionen med följande yrkanden:**

- Det krävs snabba åtgärder och nytänkande för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister. Etappmålen kommer inte att kunna nås om dagens räckesutbyggnad fortsätter utan någon som helst tanke på konsekvenserna för oskyddade trafikanter.
- I Nollvisionens anda måste de väg- och broäckan som används innebära minsta möjliga skaderisk för alla trafikanter som kör in i dem, även de oskyddade trafikanterna.
- I Nollvisionens anda måste beslut snarast fattas om att förbjuda de sämsta räckena i Sverige, det vill säga räckan med utstickande krokar och andra detaljer som oskyddade trafikanter kan fastna i. Dessa detaljer leder varje år till allvarliga olyckor.
- I Nollvisionens anda bör så släta räckan som möjligt användas, utan oskyddade stolpar som utgör den största risken för oskyddade trafikanter.
- I Nollvisionens anda måste räckan placeras på ett avstånd som gör det möjligt att undvika kollision med räcket. Det avstånd som tillåts i Sverige är betydligt mindre än vad som ses som säkert av iRAP och en rad forskare i världen.
- I Nollvisionens anda ska sidoområden rensas och vara förlåtande så långt det är möjligt. Sidoräckan ska endast monteras om det inte finns någon annan tänkbar åtgärd. Den ökade skaderisken för motorcyklister måste tas i beräkning då vägghållaren väljer åtgärder.
- I Nollvisionens anda bör Sverige i likhet med länder som Norge, Portugal, Frankrike, Tyskland och Spanien inleda ett arbete där kurvor med en viss radie förses med MPS, Motorcycle Protection Systems. Kurvor är den plats där flest dödsolyckor sker på motorcykel.
- I Nollvisionens anda måste något göras för att minska de höga dödstaten i räckesolyckor på Europavägarna. Till skillnad från andra länder i världen sker de flesta dödsolyckor i Sverige mellan motorcykel och räcke på Europavägarna. Sannolikt beror detta på utbyggnaden av mitt- och sidoräckan. Här finns krav i Vägsäkerhetslagen och TSFS 2010:183 att MC-säkerhet avseende mittbarriärer.



Borlänge den 9 februari 2015

-Om ett räcke dödar och/eller skadar en oskyddad trafikant för livet ska ansvarig godkännandemyndighet utvärdera räckets skyddsegenskaper. Vaghållaren ska alltid göra ett övervägande om att byta ut räckets eller förse det med MPS för att minska liknande olyckor i framtiden. Räckets som bidragit till dödsolyckor bör inte köpas in och installeras på det svenska vägnätet.

-I Nollvisionens andra bör obduktionsprotokoll från dödsolyckor mellan oskyddade trafikanter och räckets användas i arbetet för att få säkrare räckets i Sverige. I STRADA finns alla uppgifter men tyvärr påstås ändå att det är en myt att oskyddade trafikanter får en eller flera kroppsdelar avslitna i räcketsolyckor. Denna okunskap leder till felaktiga val av räckets och dess placering och utgör därmed en ökad risk för dödsolyckor.

## 2. Inför ansvarslag på väg

Det har nu gått över 15 år sedan Nollvisionen antogs av riksdagen. Sverige arbetar aktivt med trafiksäkerhet och GNS, Gruppen för Nationell Samverkan inom trafiksäkerhetsområdet, har pekat ut prioriterade åtgärder för att nå etappmålen. SMC anser att en viktig pusselbit saknas, nämligen vaghållarens ansvar. Nollvisionen bygger på ett delat ansvar för att uppnå målet. Ändå leder brister i vägmiljön till att trafikanter som gör allting rätt varje år dödas och skadas allvarligt.

Sveriges MotorCyklister polisanmälde Trafikverket och ansvarig underentreprenör för vållande till annans död 2010 sedan en MC-förare omkommit på E4. Friktionen på olycksplatsen var sämre än på en halkbana. Trots att Trafikverket fått larm om brister saknades varningsskyltar. Förundersökningen lades inledningsvis ner vilket SMC överklagade. Efter en omprövning valde åklagaren att inte väcka åtal. Orsaken är att utredningen inte kan visa vem som varit så oaktsam att straffansvar ska följa, trots bristerna. Sedan dess har det hänt ett antal olyckor, som inneburit både dödsfall och allvarliga skador, på grund av underhållsbrister på väg.

Alla trafikanter är i behov av en god vägmiljö, för motorcyklister som färdas på två hjul är god friktion och en förlåtande vägmiljö sannolikt viktigare än för någon annan trafikantgrupp. Varje år dödas trafikanter på grund av brister i vägmiljön och många skadas, vissa för livet. Ändå får ingen stå till svars för detta varför problemen fortsätter.

Svensk lagstiftning gör det möjligt att undgå straff om inte en enskild person kan pekas ut. Det rimmar illa med intentionerna i Nollvisionen som bygger på ett delat ansvar för att nå etappmålen. Andra länder har en annan inställning till ansvar för såväl företag som myndigheter. I Norge säger strafflovens § 48a:

”När et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes. Dette gjelder selv om ingen enkeltperson kan straffes for overtredelsen.

Med foretak menes her selskap, samvirkeforetak, forening eller annen sammenslutning, enkeltpersonforetak, stiftelse, bo eller offentlig virksomhet.”

Liknande lagstiftning finns i Storbritannien genom ”The Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007”. Lagen gör det möjligt att ställa ett företag till svars för dödsfall som beror på uppenbara brister och inte bara en enskild arbetstagarare. Straffet är höga bötesbelopp och krav på åtgärder.

### **Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister föreslår därför att NTF:s kongress bifaller motionen med följande yrkande:**

För att nå målen i Nollvisionen och tydliggöra även vaghållarnas och entreprenörernas ansvar föreslår vi att Brottsbalken ändras så att ansvaret för vållande till annans död genom oaktsamhet kan utsträckas till företag, myndigheter och liknande.

## 3. Kontroll av vägar samt behov av god friktion

Det har nu gått över 15 år sedan Nollvisionen antogs av riksdagen. Sverige arbetar aktivt med trafiksäkerhet och ett antal etappmål har satts av GNS, Gruppen för Nationell Samverkan.



Borlänge den 9 februari 2015

En självklarhet är att vägarna uppfyller gällande krav i fråga om friktion och därmed är säkra för alla som färdas på vägen. Enligt Trafikverkets skrift om effektsamband Drift och Underhåll är friktionen den funktionella egenskap som bedöms ha störst betydelse för trafiksäkerheten. Detta är dock inte ett etappmål i det svenska Nollvisionsarbetet.

Flera gånger de senaste åren, har dock trafikanter dödats på vägarna på grund av brister i vägen. En handlingsplan för åtgärda halka på sommarvägar har publicerats i sommar. Handlingsplanen är ett tydliggörande av gällande krav.

Några exempel på allvarliga olyckor på grund av bristande friktion de senaste åren återges nedan. Utöver detta skadas ett stort antal motorcyklister allvarligt varje år, främst på grund av stora mängder löst grus på belagda vägar.

**10 oktober 2014:** E18 utanför Karlstad – bristande friktion bidrog till dödsolycka i bil och en MC-olycka utan skadad. I avvaktan på beläggningsarbete har varningsskyltar satts upp – efter olyckan.

**29 juni 2014:** E4 norr om Gävle- bristande friktion ledde till två MC-olyckor, bland annat en allvarligt skadad passagerare på MC. Rapport skickad till Trafikverket innan olyckan utan att åtgärder vidtogs. Varningsskyltar sattes upp - efter olyckan.

**12 juli 2012:** E4 norr om Gävle – tre MC-olyckor under samma dag, varav en dödsolycka. Inga åtgärder i form av varningsskyltning vidtogs. Friktionsmätningarna lämnades inte ut i sin helhet till Polisen, trots kännedom om friktionsbrist på beläggningskarv.

**5 augusti 2012:** E4 norr om Gävle – en MC-olycka med en allvarligt skadad. Ny friktionsmätning av skarv visade brister som medförde skarvfräsning av E4 i norr- och södergående körriktning efter totalt fyra MC-olyckor.

**7 augusti 2010:** E4 Vagnhärad – bristande friktion ledde till att motorcyklist omkom. Flera olyckor före dödsolyckan och larm till Trafikverket hade inte lett till åtgärd. Efter dödsolyckan sattes varningsskyltar upp och nytt beläggningsarbete genomfördes.

SMC anser att kontrollen av entreprenörernas arbeten behöver skärpas. Det är inte acceptabelt att Europavägar och andra svenska vägar har friktionsvärden motsvarande vinterväglag under sommarmånaderna. Det är inte förenligt med Nollvisionen som antogs av Riksdagen redan 1997. Det är inte acceptabelt att olyckor sker efter att rapporter om brister i friktion inkommit till Trafikverket och ansvarig entreprenör. Det är inte acceptabelt att rapporterna inte tas på allvar samt att inga åtgärder vidtas omgående i form av varningsskyltning och friktionshöjande åtgärder.

#### **SMC föreslår därför att NTF:s kongress bifaller motionen med följande yrkanden:**

Att berörda myndigheter, Transportstyrelsen och Trafikverket, årligen redovisar friktionens inverkan på de trafikolyckor som sker,

Att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens för att självständigt kunna inspektera både vägnas skick och det arbete som utförs av entreprenörer, samt

Att minimikravet 0,50 säkerställs genom friktionsmätningar av ny beläggning innan trafiken släpps på av såväl vägbana som beläggningskarv.

För Sveriges MotorCyklister



Stefan Dangardt  
Ordförande

E-post: [stefan.dangardt@svmc.se](mailto:stefan.dangardt@svmc.se)

Telefon: 070-328 67 56

**Sveriges MotorCyklister**

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**