

Borlänge 2013-09-19

Till
Falun Tingsrätt
Box 102
791 23 FALUN

Yttrande i Mål nr FT 2422-13

Som ombud för Tommy Jensen inkommer jag med yttrande avseende Staten genom Trafikverkets svar på skadeståndsansökan.

Inställning och yrkande

Tommy Jensen vidhåller sitt yrkande att Tingsrätten ska förplikta staten att till honom utge ersättning med 6 000 kronor jämte ränta på beloppet enligt 6§ räntelagen från dagen för delgivning av stämningsansökan. Tommy Jensen anser inte att beloppet ska jämkas. Tommy Jensen yrkar ersättning för rättegångskostnader med belopp som anges senare.

Grunder och omständigheter

Tommy Jensens kostnader

Fakturan för utförd reparation samt e-post från försäkringsbolaget If bifogas.

Reparationskostnaden från Eurospeed för motorcykeln uppgick till 53 205 kronor och skador på skyddsutrustningen till 3 616 kronor. If har betalt 50 281 kronor till Eurospeed.

Resterande kostnader, 2 384 kronor till Eurospeed och skador på kläderna 3 616 kronor har erlagts av Tommy Jensen vilket är den aktuella självriskan, 6 000 kronor, som yrkandet avser (bilaga 1).

Grus på väg

Att det ibland finns grus på vägen är självklart ofrånkomligt. I det aktuella fallet fanns en stor mängd grus i korsningen på grund av ett lagningsarbete som utförts av entreprenör på begäran av Trafikverket. Det finns klara regler för hur arbetet ska utföras, hur trafikanterna ska varnas för riskerna i samband med det arbetet och när överblivet grus ska vara borta. Dessa regler hade inte uppfyllts i det aktuella fallet.

I Trafikverkets första beslut om avslag, 2012-08-03 (bilaga 6 i stämningsansökan) säger man att det fanns varningsskyltar på platsen. I omprövningen, daterad 2013-05-08, säger Trafikverket att skyltarna flyttats. I Trafikverkets svar till Tingsrätten i Falun säger man ännu en gång att det fanns varningsskyltar på väg 63. Trafikverket och entreprenören har ändrat sin version tre gånger. Varför versionerna och minnesbilderna varierar framgår inte av Trafikverkets inlägga.

Av de foton jag skickat till Tingsrätten framgår tydligt att det inte finns några varningsskyltar på väg 63, i riktning mot väg 728. Det fanns inga varningsskyltar varken från det håll Tommy Jensen körde eller från motsatt körriktning. Av loggboken (bilaga 3 i stämningsansökan) framgår att belägningsarbetet endast genomfördes vid av- och påfarter väg 728/63 och inte på resten av väg 63. Det finns inga noteringar i loggboken om att skyltarna försvunnit eller flyttats av annan part. Tommy Jensen kontaktade Örjan Nilsson angående skyltningen och frågade om det förekommer att viss skyltning tas bort och annan lämnas kvar beroende på bedömt behov. Örjan Nilsson svarade att detta är en praktiserad metod. Han mindes dock inte om detta var ett sådant tillfälle.

Trafikverket har bifogat nya uppgifter i form av en kartbild där varningsskyltar är inritade. Dessa skyltar finns inte på de foton från olycksplatsen som skickats in av mig i bilaga 1 i stämningsansökan. Det finns ingen längdangivelse för hur långt ifrån korsningen väg 728/63 dessa skyltar varit uppsatta. Detta är ett krav enligt Trafikverkets tekniska krav för arbete på

väg, TRVK Apv (bilaga 5 stämmningsansökan). Enligt 2.9 ska varningsskyltar sättas upp med A11 *Varning för stenskott* samt tilläggs skylt T1 *Vägsträckas längd* med angiven längd angiven. Detta gäller även vid halkbekämpning. Vid halka, förorsakad av entreprenaden, ska nödvändiga åtgärder vidtas utan dröjsmål. Om åtgärder inte kan utföras omgående, ska varningsmärke A10 *Varning för slirig väg* sättas upp. Om sträckans längd överstiger 250 meter ska märket kompletteras med tilläggs skylt T1 *Vägsträckas längd* med sträckan angiven.

Den korrekta skyltningen i samband med detta beläggningsarbete skulle ha varit att ha haft varningsskylt A11 eller A10 strax före korsningen från bägge körriktningarna tillsammans med tilläggs skylt T11 *Utsträckning*. Varningsskylt A11 *Stenskott* fanns från väg 728 strax före korsningen men inte från väg 63 vilket gjorde att Tommy Jensen inte blev uppmärksam på gruset och körde omkull 30 maj på sin motorcykel.

Ökad olycksrisk på grund av grus på väg

Grus på vägen förorsakar varje år mängder av olyckor där motorcyklister och mopedister skadas. Det är den vanligaste orsaken till förlust av friktion. I detta fall rör det sig om grus som fanns på vägen genom ett arbete som beställts av Trafikverket som väghållare. Gruset kom från en så kallad snabellagning, en metod som används för mindre lagningar. Det är en billig och enkel metod för entreprenören men samtidigt är den riskfylld för dem som färdas på två hjul. Orsakerna är främst att gruset har samma färg som asfalten och inte kan ses med blotta ögat samt att entreprenörer alltför ofta underlåter att såväl varningsskylta som att sopa bort gruset efter utfört arbete.

Olika versioner från Trafikverket angående regler för skyltning

Trafikverkets jurister utkommer varje år med en sammanställning över skadestandsärenden. Den skickas ut till samtliga entreprenörer med uppmaning att den ska ligga till grund för diskussioner på byggmöten och liknande sammankomster. I dessa skrifter uttalar man, stick i stäv med upprättade kontrakt, Vägmärkesförordning, Trafikförordning, Väglagen och Trafikverkets riktlinjer för arbete på väg TRVK Apv att entreprenörer inte behöver varningsskylta för mindre reparationer. Citat från Trafikskadeärenden, en återblick över 2011, sidan 5: *"Varningsskyltar för stenskott bör sättas upp på sträckor med hastighet över 80 km/h. På vägar under 70 km/h görs bedömning från fall till fall. Det som kan få betydelse är frekvensen av lagningar, korsningar, rondeller eller kurvor samt årsdygnstrafiken på sträckan. Med tanke på tvåhjuliga fordon bör varningsmärke för slirig väg bana sättas upp där det finns risk för omkullkörning."* (Bilaga 2)

De motorcyklister som kontaktar Trafikverket för att uppmärksamma väghållaren på problemet i syfte att minska risken för MC-olyckor får svaret att skyltning inte är ett krav gentemot entreprenören. Så sent som 17 juli i år fick jag följande svar från Trafikverkets kundtjänst via en SMC-medlem: *"När man utför snabellagning så är det chauffören som avgör om det ska skyltas eller inte. Vid några enstaka hål brukar man inte skylta men om det är många hål som ska lagas skyltar man oftast. I det här fallet måste föraren gjort den bedömningen att ingen skyltning behövdes."*

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister har då kontaktat Björn Svensson, Trafikverket, som ansvarar för framtagandet av de kontrakt som upprättas mellan Trafikverket och entreprenörer. Svensson beklagar att det är olyckligt att Trafikverket ger olika och felaktiga budskap samt att reglerna angående varningsskyltning vid snabellagning inte ändrats utan fortfarande gäller (bilaga 3 och 4).

Jag konstaterar att varken Trafikverkets jurister eller Trafikverkets kundtjänst kräver att entreprenörer ska följa gällande regler och kontrakt och att behov av skyltning lämnas till den enskilde föraren av snabelbilen.

Nollvisionen

Detta avsnitt är taget i sin helhet från Trafikverkets hemsida.

"Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det är fastställt genom ett beslut i riksdagen. Beslutet har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet

att arbeta med trafiksäkerhet. Även internationellt har Nollvisionens tankar fått genomslag. 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.”

I detta fall lägger Trafikverket över ansvaret för brister i vägtransportsystemet på Tommy Jensen och bortser helt från principen om det delade ansvaret mellan väghållare och trafikanter i Nollvisionen.

Motorcyklister har särskilda behov

Att trafikanter som färdas på två hjul har andra behov än dem som kör i ett fordon med fyra hjul eller fler är väl känt av alla som arbetar med trafiksäkerhet. Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister och Trafikverket har därför samarbetat kring frågan under många år. Två avtal har upprättats, det senaste undertecknades 2011. Avtalet innebar att olika åtgärder vidtagits från Trafikverket för att minska antalet motorcyklister som kör omkull på grund av brister i vägbanan. En punkt i detta rörde skyltning och sopning i samband med snabellagning. Beslutet blev att sopning ska ske senast inom 24 timmar efter genomförd snabellagning. Sedan tidigare fanns regeln om att varningsskyltning alltid ska ske i samband med snabellagning (bilaga 5 och 6).

Att Trafikverkets jurister och kundtjänst framför att varningsskyltning inte är nödvändigt i samband med mindre lagningsarbeten samtidigt som Trafikverket 2011 gett ut skriften ”Säkrare vägar och gator för motorcyklister” är märkligt. Där skriver Trafikverket att *”motorcyklister har särskilda behov. Motorcyklar har två hjul och därmed begränsad kontaktyta mot vägen. Därför är vägbanans friktion av särskilt stor vikt. Alla hinder i vägbanan som innebär att kontakten mellan däck och vägbanan minskar eller gör att fästet försvinner kan orsaka instabilitet vilket är en potentiell risk. Det kan vara ojämnheter, spårbildningar, sprickor, grus, sand, olja/diesel, hal beläggning, vägmarkering, brunnslock eller liknande. I en kurva är kontaktytan mot underlaget allra minst. Att bromsa och styra samtidigt är en svår kombination för en motorcyklist till skillnad för en bilist. Det gör det särskilt viktigt för motorcyklisten att kunna förutse friktion och vägsträckning.”*

När det gäller grus på väg från mindre lagningar och stödremсор säger skriften följande: *Löst underlag på vägarna handlar främst om grus, lera och annat material som fallit av fordon men det kan också vara material som spolats över vägen eller kommer från stödremсор, sidoområden, parkeringar eller vid korsningar/väganslutningar. Grus kan också komma från lagningar av asfalten. Särskilt viktigt är att inte grus eller annat löst material finns i kurvor och i korsningar. Felaktigt utförda eller underhållna stödremсор kan innebära en fara, särskilt för motorcyklister. Dels kan löst grus föras upp på vägen och dels kan en hög kant skapa instabilitet.*

Au samtliga polisrapporterade MC-olyckor på torrt väglag i STRADA 2003-2010 fanns grus/grusväg nämnt som bidragande faktor i 482 olyckor och rullgrus/lösgrus i 187 olyckor. Motsvarande siffror för personbil var 255 respektive inga olyckor. Lagning var en bidragande faktor i fem olyckor. Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor bland MC-förare 2004-2007 visar att i fyra dödsfall hade rullgrus avgörande betydelse.” (bilaga 7)

För att nå de beslutade etappmålen om en halvering av dödade och en reducering av allvarligt skadade motorcyklister har Trafikverket tillsammans med en rad olika aktörer tagit fram fem prioriterade åtgärder. En åtgärd är Säkrare vägar och gator för motorcyklister. Exempel på åtgärder som framförts av Trafikverket rörande statliga vägar är: *”Standarden för drift- och underhållsåtgärde samt vägkonstruktionskraven har höjts. Det gäller främst insatstiden för sopning efter utförd lagning. Kraven höjs i samband med nya driftupphandlingar, vilket innebär att införandet tar cirka 4–5 år. Möjligheten att påskynda införandet kommer att prövas, liksom att öka regelefterlevnaden.”* Med regelefterlevnad avses här krav på entreprenörerna att sätta upp varningsskyltar i samband med lagningsarbeten.

Jämkning

Tommy Jensen gjorde en vänstersväng då olyckan skedde. På väg 63 är högsta tillåtna hastighet 90 km/h. Han höll en hastighet som var betydligt under detta med anledning av att vänstersväng är en manöver som kräver extra uppmärksamhet. Han uppfyllde därmed alla krav på uppmärksamhet och försiktighet som krävs och överskred inte hastighet eller körde sitt fordon på ett oansvarigt sätt. Varningsskyltning saknades vilket tidigare framförts.

Tommy Jensen har körkort för motorcykel. Han körde en motorcykel av årsmodell 2011 som är helfordonsgodkänd i EU/EES och registrerad i Sverige. Han har motorcykeln försäkrad i ett svenskt bolag. Fordonsskatten var betald. Motorcykeln var med andra ord ett legalt fordon på svenska vägar som framfördes på ett varsamt sätt.

Trafikverket yrkar på att skadeståndskravet ska jämkas till noll, mot bakgrund att förare vid motorcykelkörning utsätter sig för en särskild risk för skador då föraren framför ett fordon med två hjul. Trafikverket säger att främmande föremål på vägen och ojämnheter inte är någon risk för förare med fordon som har fyra hjul eller fler men kan orsaka stora svårigheter för en motorcykel. Trafikverket säger att de särskilda riskerna som framförande av en motorcykel innebär haft ett direkt samband med och stor betydelse för skadans inträffande.

Jag är enig om att motorcyklister har att beakta de särskilda risker som kan föreligga med hänsyn till fordonets beskaffenhet. Därför är detta är ett viktigt inslag i såväl körkortsutbildning som fortbildning och syftar till att motocyklisten, utifrån de omständigheter som denne har anledning att förvänta sig, med hjälp av kunskap, erfarenhet och förmåga anpassar sin hastighet och sitt körsätt.

Samma skyldighet och medvetenhet har trafikanter på två, tre, fyra eller fler hjul även att förvänta sig av väghållaren. Väghållare och entreprenörer som utför uppdrag på beställning av väghållaren har i sitt uppdrag att varningsskylda för att göra motorcyklister och andra trafikanter uppmärksamma att förhållandena på grund av insatserna som denne råder över är sämre än trafikanterna har anledning att förvänta under normala förhållanden och omständigheter. Ansvar finns tydliggjort i bland annat Väglag (1971:948) 26§, Vägkungörelse (1971:954) 45§ och skadeståndsansvar regleras enligt skadeståndslagen 1§.

Vad gäller eventuella grunder för jämkning enligt 18 § 2 st TSL föreligger i detta fall inget som tyder på att Tommy Jensen på något vis agerat på sådant sätt att denne medverkat till olyckan. Jensen har iakttagit trafikregler, framfört ett godkänt fordon och iakttagit den försiktighet som normala omständigheter kräver. Vid olyckstillfället fanns ingen skyltning eller annat som påtalade att förhållandena kunde förmodas vara avsevärt sämre än vad en erfaren motorcyklist normalt har att förvänta. Därmed föreligger inget vårdslöst handlande från trafikantens sida.

Trafikskadelagen gäller Tommy Jensen och alla förare av motorcyklar i Sverige. Att jämka skadestånd till noll kronor enbart för att Tommy Jensen framfört ett tvåhjuligt fordon istället för ett fordon med fyra hjul eller fler bör helt bortses av Tingsrätten. Trafikskadelagen säger inte att hinder på vägen som placerats ut av väghållaren utan varning för trafikanterna ska medföra jämkning av skadeståndet. Det finns inga undantag i Trafikskadelagen som säger att

förare av tvåhjuliga motorfordon inte ska erhålla skadestånd enbart utifrån det faktum att de framfört ett fordon med två hjul.

Olyckan beror på att väghållaren brustit i sitt ansvar genom att inte hålla vägbanan i ett för samfärdseln tillfredsställande skick och därutöver underlåtit att informera trafikanterna om att omständigheterna är sämre än vad dessa har att förvänta sig. Någon skyltning har inte skett i anslutning till det aktuella arbetet. Att så inte skett är ett brott mot lagrum och väghållarens egna föreskrifter och anvisningar, och måste därmed anses som vårdslöst.

Den bristande skyltningen i kombination med de genom lagningsarbetet försämrade omständigheterna utgör i sig tillräcklig samband med den inträffade olyckan. Därmed föreligger alltså ingen grund för jämkning i detta fall.

Muntlig bevisning

1. Förhör under sanningsförsäkran med Richard Jalkestén som färdades tillsammans med Tommy Jensen vid olyckstillfället. Förhör återropas för att styrka att varningsskyltar saknades innan och vid olycksplatsen.
2. Förhör under sanningsförsäkran med Nils-Åke Ingemarsson som färdades tillsammans med Tommy Jensen vid olyckstillfället. Förhör återropas för att styrka att varningsskyltar saknades innan och vid olycksplatsen.
3. Förhör under sanningsförsäkran med Björn Stålhammar som färdades med Tommy Jensen vid olyckstillfället. Förhör återropas för att styrka att varningsskyltar saknades innan och vid olycksplatsen.
4. Förhör under sanningsförsäkran med Jonas Sunesson som färdades med Tommy Jensen vid olyckstillfället. Förhör återropas för att styrka att varningsskyltar saknades innan och vid olycksplatsen.

Bilaga 1. Faktura och brev från försäkringsbolaget If.

Bilaga 2. Trafikskadeärenden, en återblick över 2011.

Bilaga 3. Svar från kundtjänst och Björn Svensson 17 juni 2013.

Bilaga 4. Svar från kundtjänst och Björn Svensson 13 augusti 2013.

Bilaga 5. Handlingsplan MC på väg 2007-2010 mellan Vägverket och Sveriges MotorCyklister

Bilaga 6. Överenskommelse mellan Trafikverket och Sveriges MotorCyklister 2011

Bilaga 7. Säkrare vägar och gator för motorcyklister, en beskrivning av MC-trafikens särskilda behov. Trafikverket 2011

Bilaga 8. Ökad säkerhet på motorcykel och moped. Gemensam strategi version 2.0 för åren 2012-2020. Trafikverket 2012.

Falu Tingsrätt har sedan tidigare fullmakt.

Borlänge 2013-09-19

Maria Nordqvist