

Minnesanteckningar Vägspanarmötet 2012-11-16 Arlanda Stad

Närvarande: 21 vägspanare från 17 län.

Mötesledare: Maria Nordqvist, SMC:s kansli

Inledning och förra året

Efter inledande presentation gick föregående års minnesanteckningar igenom. Några punkter är inte åtgärdade eller genomförda.

1. Avancerad kurs för vägspanarna för att kunna bistå Trafikverkets (TRV)djupstudieutredare vid behov. TRV har informerats om att vägspanarna kan ställa upp och säger att man ska ha detta i åtanke. Särskilt i olyckor då brister i vägmiljön kan ha bidragit till att en MC-förare omkommit. Men, hittills har inte detta hänt. Det är inte heller säkert att en kurs gör att man kan konstatera hur olyckan gått till. Vi kom fram till följande: Sunt förnuft är viktigt. Känner man sig osäker, ta med en eller flera andra från distriktet vid testkörning av vägen.

2. Skrivelse i positiv anda till LRF, Lantbrukarnas RiksFörbund om behovet av att varna för hinder på vägen vid vissa arbeten samt behovet att sopa. Maria fixar detta med hjälp av Lars-Rune i Halland som kom med idén inför nästa MC-säsong.

Vad har hänt centralt och vad är på gång – powerpointpresentation bifogas.

Maria gick igenom Vägspanarnas uppgift och behovet av att också vara Vägrapportör till TRV. Då får man en direktkanal in, anmälningarna diarieförs om de görs via mail. App finns dessutom. Det är också bra om alla i distriktets styrelse blir vägrapportörer. **Se bilaga, vägspanarnas uppdrag.**

Under 2012 har det hänt många positiva saker:

- En ny MC-strategi som pekar ut säkra gator och vägar för MC som prioriterad åtgärd
- Tre underglidningsskydd på räcken
- Nya vägutformningsregler där MC ingår för första gången. Osäkert hur detta ska tillämpas vilket SMC lyfter i möte med TRV 7 december. Återkommer därefter till Vägspanarna. Det är tydligare beskrivet hur grodor och uttrar ska passera en väg än hur räcken ska säkras för MC.
- Ett antal rättsfall pågår; Vagnhärad, dammbindning i Göteborg, grus. När något händer i dessa fall kommer Maria att höra av sig, media kan vara intresserade lokalt!
- Mötet är helt överens; det stora problemet är att regler om grus på belagd väg inte efterlevs. Man skyltar inte och sopar inte bort grus som finns kvar, även om vissa landsdelar och vägar blivit bättre.
- En idé är att via försäkringsbolag ställa högre krav på TRV och SKL. Om olyckor beror på brister i vägen då är det inte vi som försäkringstagare som ska betala detta.
- Vi ska begära dels kontaktperson för respektive region i TRV som kan kontaktas om entreprenören inte gör sitt jobb. Vi ska också begära att få kontaktuppgifter av TRV för varje driftområde i Sverige.
- SMC ska bjuda in snabelbilschaufförer från de fyra stora aktörerna + deras chefer till ett kort möte på MC-mässan och fri entré att kolla in hojar sedan. Kommer att behöva en Vägspanare med på detta om det går i lås.

Vad har hänt i respektive distrikt?

Kronoberg: positivt är att man blivit bättre på att sätta upp varningsskyltar vid snabellagning, däremot brister vid lagning av potthål. Även sopning efter snabellagning börjar fungera. Jan har kontakt med driftledare. Problemet är när man fräser upp asfalt och lägger oljegrus på långa sträckor, utan att först köra ner gruset i vägytan. Det tog sju veckor innan man sopade bort överflödigt grus vilket Jan anser är för lång tid. Maria kollar vad reglerna säger för detta.

Dalarna: det har inte hänt så mycket i Dalarna. Men, det är mycket vanligt att man inte skyltar vid snabellagning, trots krav på detta.

Västmanland. Inte hänt så mycket här heller men har samma problem som övriga Sverige. Upplever att stödremсор är ett större problem än snabellagning.

Västerbotten: Inte hänt mycket men rapporterar regelbundet in problem och är mycket ute på vägarna. Även varit aktiv i frågan om hastighetsremitter för bifart Umeå.

Ett problem som många tar upp är trasiga räcken som ligger ner och pekar ut i vägbanan som spjut. Krav enligt TRV:s kontrakt är att på väglass 1-4, där räcken oftast är uppsatta, ska arbete inledas inom någon timme och vara avslutat inom tio arbetsdagar.

Örebro: inte hänt så mycket men samma problem som övriga Sverige.

Västernorrland: Haft kontakt med Härnösands kommun som visserligen sopade bort grus efter snabellagning inom kort tid, däremot sattes inga varningsskyltar upp när gruset låg ute.

Halland: Har numera två vägspanare, en för norra och en i södra Halland. I södra delen finns ett driftråd som fungerar ypperligt där TRV och kommuner ingår. I norra delen finns inte detta. Har kontaktat kommunerna som inte svarat. SMC har fått gehör för varning för och sopning efter snabellagning. Det finns exempel på förstärkta stödremor som efter 25 år fortfarande ligger vid sidan av vägen, inte på. Mer sådant är önskvärt och att goda exempel sprids till väghållare. Man ritar in populära MC-vägar som ska prioriteras. SMC skulle önska lokala driftsråd i resten av Sverige, inte bara södra Halland!

Skåne: varit aktiv då det gäller grus efter snabellagning och snackat både med kommuner och TRV. Uppenbart att snabelbilschaufförer inte känner till reglerna. Även varit ute med en uppfinnare som gör ett medel för förstärkta stödremor. Det finns även här sträckor där stödremorna varit intakta under 20 år.

Väst: Har inte längre bokade möten med TRV, däremot informella kontakter. Väst satsar på mer pengar till beläggning av mindre vägar vilket är bra. Ett problem är ett metodfel där man vid beläggning skapar skarvar som kan medföra friktionsförlust. Väst satsar också på förstärkta stödremor på vissa vägar där bitumen blandas in i gruset – det är bra. Uppmärksammar problem då underentreprenör byts ut. Det sätts upp mer av runda mitträcken men fortfarande monteras också mitträcken med utstickande krokar. Är det verkligen tillåtet? Ja, säger Göran Fredriksson senare på dagen. De är godkända.

Kalmar: Har testkört en ny beläggning på E22 som fått kritik. Skyltar har satts upp: Halt vid regn, vilket vi bör försöka få överallt vid ny beläggning. Frågar också; Vems ansvar är det att skylta på enskild väg? Maria kollar.

Gävleborg: Hade fyra MC-olyckor under kort tid i sommar på E4 efter ny beläggning, en dog i krock med mitträcket. TRV:s friktionsmätning visade att friktionen var bra (muntlig uppgift, SMC har inte fått mätningen). Här sattes inga varningsskyltar upp, varken före eller efter olyckorna.

Gotland: har ett uselt vägunderhåll men här används inte snabellagning. Man har haft betydligt mindre räckan än övriga Sverige men de börjar nu sättas upp allt mer. Vårt att notera är att TRV inte hade en enda MC-olycka mot räcke på Gotland eller i Kronoberg, vilket visar att lite räckan ger färre MC-olyckor mot räckan.

Stockholm: dåligt underhåll. Man har blivit bättre på att skylta för diverse faror, t ex dammbindning. Torbjörn ringer TRV 5-10 gånger per vecka. Rör problemet bil blir det åtgärdat, rör det MC händer ingenting. Grus åtgärdas därför i stort sett aldrig.

Blekinge: Inte hänt så mycket, nu ska Vägspanarrollen förstärkas.

Östergötland: Samma problem som övriga Sverige.

Jörgen Persson, Trafikverket – powerpointpresentation bifogas

Jörgen berättade om det strategiarbete som letts av TRV och där SMC ingått. Antalet MC i trafik har ökat, olyckorna går ner men andelen MC-förare som dödas ökar av alla olyckor. Vanligaste olyckan är en singelolycka.

Då det gäller vägmiljö har TRV och SMC tagit fram skriften Säkrare vägar och gator för motorcyklister. http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/Väg%20-%20dokument/100444_Sakrare_vagar_och_gator_for_%20motorcyklister.pdf

Alla dokument som styr vägar och gators utformning, drift och underhåll med mera har gått igenom. Då det gäller grus ska detta vara borta inom max 48 timmar, i framtiden blir det 24 timmar. Tätare inspektioner ska göras. Problemet är att detta inte efterlevs. Vem är ansvarig när en entreprenaden inte håller måttet? Snabelbilschauffören? Driftsledaren? Trafikverket? Den frågan lovade TRV att svara på.

Nya reglerna för Vägar och gators utformning presenterades förra veckan och trädde i kraft 6 november 2012. SMC och TRV ska träffas och se över hur MC-säkerhet tillgodoses i dokumentet, till exempel avseende räckan. Återkoppling till vägspanarna efteråt. Hela dokumentet; Övergripande krav, krav samt råd finns här: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Bygga-och-underhalla/Vag/Utformning-av-vagar-och-gator/Vagar-och-gators-utformning/?si=018973E709F1DB281CC6D36E69559431&rid=856363827&sn=trafikverketse>

TRV:s regionala kontaktpersoner i MC-frågor är: De regionala kontaktpersonerna:

Region Stockholm: Alexander Hurtig

Region Väst: Stefan Sjögren

Region Mitt: Gulliksson Gabriella

Region Öst: Linnskog Peter

Region Syd: Persson Jörgen

Region Norr vakant

SMC efterlyser också information om vilka driftområden som finns i Sverige och kontaktuppgifter för dessa.

TRV har också en nationell MC- och mopedgrupp samt en samordningsgrupp för MC- och mopedfrågor, se presentationen.

Kronoberg har fått fina kartor av Jörgen, skulle resten av vägspanarna kunna få dessa också? Alla vägnummer finns med, även de mycket små vägarna.

Christine Sisell, SKL

SMC är extra glada över att SKL kommit till mötet eftersom vi aldrig fått någon kontakt tidigare. Många vägspanare har problem att få kontakt lokalt. SKL fokuserar på fotgängare, cykel och kollektivtrafik. Det finns en förtämlig skrift som heter "GCM-boken, Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus", producerad av SKL och TRV. SMC skulle gärna se något liknande för MC och moped klass I.

Christine har fått skriften "Säkrare vägar och gator för motorcyklister", vore önskvärt om den sprids ut till kommunerna då den beskriver problematiken.

Istället för att resa runt till 290 kommuner och informera dem föreslår SKL ett webinarium om MC-frågor. Det ställer SMC självklart upp på. Maria + några vägspanare tar tag i detta.

SMC efterlyser programpunkter om MC-frågor på SKL:s gatudagar vilket Christine tar med sig.

SMC menar också att man kan se på likheterna mellan MC och trampcykel. Det finns kanske fler likheter med cykel jämfört med personbil.

Göran Fredriksson, Svenska Väg- och Broräckesföreningen, SVBRF (presentation bifogas)

Göran höll en spännande föreläsning om räcken, SVBRF, varför vi har räcken, vilka regler som gäller för räcken samt MPS, Motorcycle Protection Systems som satts upp på tre platser i Sverige i år + på SVBRF:s testområde i Arjeplog. MPS är mycket stort i resten av Europa, det finns mängder av skydd som redan är testade.

Sverige har andra räckeskrav som gör att dessa inte alltid kan användas. Vad krävs enligt SVBRF för att fler räcken med underglidningsskydd ska monteras? De ska fungera i vårt klimat, testat OK både för bil (CE-märkt) och MC, kunna påvisa effekt, bättre än alternativ, politisk vilja, föreskrivs i t ex VGU samt att det projekteras vid vägbygge.

Ett problem är att TRV köper 90 % av alla räcken men inte bestämmer vilka räcken som ska monteras- det gör byggherren som väljer en billig lösning men kanske inte den säkraste eller mest hållbara. Det är bara när estetik är viktigt som man avsätter pengar på räcken, annars inte. För att räcken ska bli säkrare generellt för motorcyklister, både underglidningsskydd men slätare räcken överhuvudtaget, måste det finnas krav i VGU som beställaren måste följa. Annars kommer ingenting att hända. SVBRF anser också att TRV bör ställa högre krav på hållbarhet över tid. SVBRF:s önskelista för bättre och säkrare räcken; tålighet mot snöröjning, tålighet mot lättare påkörningar, reparationsvänligt, trafiksäkerhetsförbättringar, tydlighet i kravställningen, lika "spelregler" över hela landet, kontroll av efterlevnad, snabba besked, kompetent beställare som ställer krav på kompetens hos tillverkare, projektörer, montörer och besiktningsmän.

SMC:s app

Babs Tägström presenterade appen som ska komma inom kort. Här kommer man att kunna anmäla farliga vägvagnsnitt. MEN, viktigt är att vi fortsätter anmäla till TRV – de är ju ansvariga för att åtgärda vägen!

MC i bussfiler

Frågan har lyfts i Stockholm och Göteborg, vi nöter på och eventuellt arrangeras ett högnivå-möte i frågan med inbjudna från London och Norge. SMC har träffat ministern som inte har något emot detta, men inte vill se en nationell lag som i Norge.

Framtiden

Alla var överens om att vägspanare behövs. Det är en viktig funktion som kanske bör utses vid konstituerande styrelsemöte. Dock ingår inte alltid vägspanaren i styrelsen utan är adjungerad.

Alla var överens om att det behövs årliga möten, särskilt om något nytt har hänt. Det är viktigt att man förstår vilka regler som gäller när man ställs inför problem ute på vägarna.

Utvärderingen visade också att deltagarna var nöjda och vi skrattade faktiskt en hel del under dagen.

Vid tangentbordet

Maria Nordqvist