

Borlänge den 11 mars 2015

Till

Näringsdepartementet

N.registrator@regeringskansliet.se

elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Remissvar N2010/2002/TE (SOU 2014:24 Olycksregister och djupstudier på transportområdet) samt N 2014/5227/TE (SOU 2014:82 Nya bestämmelser om säkerhetsutredning av olyckor)

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att inkomma med synpunkter på de två betänkandena som rör olycksregister, djupstudier samt säkerhetsutredning av olyckor. Detta är mycket viktiga områden som har stor betydelse för SMC:s trafiksäkerhetsarbete.

Sammanfattning

SMC anser att ansvaret för både STRADA och djupstudieutredningarna bör renodlas och läggas i samma myndighet som inte har ett väghållaransvar, nämligen Transportstyrelsen. SMC anser därför att förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen bör kompletteras med följande:

7. genomföra djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon har avlidit.

SMC:s erfarenheter av djupstudier och STRADA

SMC har under många år fått ta del av resultatet i djupstudier av omkomna motorcyklister. Det har skett i möten med Trafikverkets tjänstemän som vi har ett nära och bra samarbete med. Dessa kunskaper ligger till stor del till grund för SMC:s trafiksäkerhetsarbete, till exempel rörande information, kommunikation, utbildning, fortbildning, personlig skyddsutrustning, alkohol/droger och så vidare. Det är i samband med dessa genomgångar av djupstudier vi uppmärksammat förhållanden som extremt beteende (att en tredjedel av de omkomna saknar körkort och dessutom är påverkade av droger/alkohol, kör en motorcykel man inte äger, kör en olaglig/oförsäkrad MC och kör i mycket höga hastigheter), att över 70 procent av singelolyckor med dödlig utgång sker i kurvor och liknande.

Sedan fem år har SMC tillgång till statistik i STRADA genom en anställd. SMC tar fram statistik till våra 21 distrikt och använder statistik från STRADA regelbundet i vårt arbete. Den statistik vi presenterar på vår hemsida efterfrågas av utbildare, media, motorcyklister samt tjänstemän och beslutsfattare som arbetar med MC-säkerhet. Vi har också haft möten med Transportstyrelsens tjänstemän för att få fram kunskaper om svårt skadades körkortsinnehav. Vi får varje månad uppgifter om körkortsinnehav bland de som dödsats på MC från Transportstyrelsen.

STRADA

Det är mycket bra att samtliga sjukhus sedan årsskiftet rapporterar till STRADA för att minska mörkertalen och få kunskap om så många trafikskador som möjligt. Informationen i STRADA kan förbättras. Det handlar om faktorer som brister i vägmiljö och infrastruktur som varit avgörande för olyckan. Det handlar om användning av personlig skyddsutrustning. Det handlar om påverkan av alkohol och/eller droger.

VTI presenterade ifjol en studie som visade att drygt 30 procent av de motorcyklister som omkommer och drygt 40 procent av de motorcyklister som skadas svårt gör det inom tätbebyggt område, vilket är en högre andel än för personbilister. Om man tar hänsyn till vägnätets längd så är det fler motorcyklister som skadas svårt per väglängd inom än utanför tätbebyggt område.

SKL säger att STRADA är viktigt för deras arbete med oskyddade trafikanter. Samtidigt lyckas inte SMC nå ut till kommunerna för ett samarbete i säkerhetsfrågor. I de trafiksäkerhetsstrategier och trafikplaner som tas fram nämns överhuvudtaget inte MC-förare, trots att även de som färdas på MC och moped ses som oskyddade trafikanter sedan 2012.

SMC önskar därför hjälp av regeringen för att förmå kommunerna att börja arbeta med ökad säkerhet för alla oskyddade trafikanter, även motorcyklister.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

SMC har vid kontroller av några olyckor upptäckt att positionen för en olycka varierar, även då det gäller dödsolyckor. Att fastställa var en olycka skett är väldigt viktigt och ett av syftena med STRADA. Då är det inte acceptabelt att det råder olika åsikter om var olyckan skedde, särskilt om faktorer i vägmiljön orsakat en olycka som lett till allvarligt skadade och dödade.

Varför bör djupstudier genomföras av Transportstyrelsen?

Som utredaren klargör är djupstudiernas syfte att inhämta faktakunskap som gör det möjligt att dra slutsatser om vilka orsaker som påverkar händelsekedjan i dödsolyckor, vilka faktorer som har betydelse för att någon avlider samt skadors uppkomst samt vad som bör göras för att förhindra att motsvarande olyckor händer igen, det vill säga som underlag för planering och genomförande av olycks- och skadeförebyggande åtgärder på systemnivå och på den enskilda platsen.

SMC anser att Trafikverket är jävig som utredare då man också är väghållare. Som väghållare är Trafikverket ansvarig för såväl investeringar som drift och underhåll på de vägar där flest motorcyklister (och andra trafikanter) dödas. Trafikverket är även ansvarig för att ta fram en rad olika regelverk på vägområdet.

Betänkandets kapitel 4.2.2 bygger på underlag från Trafikverkets olycksutredare. Här finns en kort kommentar om att kontakter kan tas med Trafikverkets olika kompetenser om exempelvis vägutformning eller drift och underhåll i samband med dödsolyckor. Därefter följer långa redogörelser för hur utredning görs avseende fordon och förare.

Beroende på källa (polis eller sjukvård) i STRADA beror 10-30 procent av alla MC-olyckor på bristande friktion. SMC har vid flera tillfällen uppmärksammat dödsolyckor som berott på bristande friktion. I ett av fallen lämnade inte Trafikverket ut friktionsrapporter till polisen som utredde dödsolyckan. Trafikverket har fått meddelande om halka på sommarvägar men inte vidtagit åtgärder. För SMC är det en självklarhet att vägförhållandena ska utredas förutsättningslöst och noggrant vid varje dödsolycka. Regelmässiga friktionsmätningar i samband med dödsolyckor både sommar- och vintertid är ett exempel. Det sker inte idag.

I Norge genomförs också djupstudier av dödsolyckor av Statens Vegvesen som är väghållare på det statliga vägnätet. Norska medier har rapporterat att vägförhållandena varit en bidragande faktor i 25 procent av dödsolyckorna men att dessa rapporter aldrig publicerats för anhöriga, polis, åklagare och advokater. Det betyder att enskilda kan ha fått felaktiga påföljder, strängare straff, fått för lite ersättning från försäkringsbolag eller rent av blivit helt utan ersättning.

SMC anser att den nytta Trafikverket påtalar av djupstudierna inte kommer att minska om Transportstyrelsen ansvarar för att genomföra dem. Transportstyrelsen är redan idag i allra högsta grad inblandad i all statistikhantering rörande trafikolyckor, både genom STRADA och genom djupstudierna. För SMC verkar det enklare att all statistikhantering samlas under en myndighet, Transportstyrelsen.

Antalet dödsolyckor på motorcykel har sjunkit kraftigt. SMC anser att dödsolyckorna får allt för stor betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. Därför behövs djupstudier även av allvarligt skadade motorcyklister. Det kan också finnas anledning att titta på den forskning som bedrivs i Sverige och andra länder och inte bara använda dödsolyckor som grund för trafiksäkerhetsarbetet.

Säkerhetsutredning av olyckor av Statens Haverikommission

Trots att 57 motorcyklister omkommit och hundratals skadats allvarligt i räckesolyckor sedan 2000 har ingen utrett det höga antalet. Sverige har en hög andel omkomna MC-förare i räckesolyckor i en internationell jämförelse. Räckesutbyggnaden fortsätter och räckan får i Sverige placeras extremt nära körbanan. Trots att en djupstudieutredning genomförts i varje enskild olycka har inga räckan bytts ut efter dödsfallet. Räckan med högsta skaderisken har oskyddade stolpar som gemensam nämnare (w-balk, kohlswa och vajerräckan) och är de som används oftast i Sverige. Trots att alla vet att krokarna och andra utstickande delar medför en kraftigt förhöjd skaderisk förbjuds inte detta i Sverige. Då det gäller räckesolyckor och motorcyklister har kopplingen mellan djupstudieutredarna och de som planerar och genomför olycks- och skadeförebyggande åtgärder uppenbarligen inte fungerat.



Borlänge den 11 mars 2015

Hade 57 personer i en buss omkommit på grund av en krock med ett vägräcke hade olyckan omedelbart varit föremål för myndigheternas intresse. För SMC är detta ännu ett tecken på att det bör vara en myndighet utan väghållaransvar som genomför djupstudierna.

SMC uppmanar regeringen att uppdra åt Statens Haverikommission att utreda det växande antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister i räckesolyckor. Det är möjligt redan med dagens regelverk men verkar användas ytterst sällan. Idag finns bara en vägtrafikolycka som utreds av Statens Haverikommission.

SMC har i övrigt inget att säga om SOU 2014:82, om säkerhetsutredning av olyckor.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Tel: 0243-669 78
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 0243-669 79
E-post: maria.nordqvist@svmc.se

