

Till
vag@transportstyrelsen.se

Remissvar TSF 2015-96, förslag på föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister har arbetat med trafiksäkerhet för motorcyklister i Sverige sedan 1963. SMC är mycket oroade över den negativa utvecklingen då det gäller omkomna och allvarligt skadade motorcyklister i räcketolyckor och då särskilt på TENT-vägar. Här har Transportstyrelsen en möjlighet att påverka utvecklingen genom krav i föreskrifter.

Sammanfattning

SMC är positiva till att krav ställs på fortbildning av trafiksäkerhetsgranskare. En fortbildning vart tredje år är en rimlig omfattning. Kunskap är en färskvara och det händer massor på området MC-säkerhet runt om i världen. Omvärldsbevakning skulle kunna bidra till att minska antalet omkomna motorcyklister i Sverige, bland annat genom krav som ställs av trafiksäkerhetsgranskarna.

SMC är positiva till att särskild vikt ska läggas vid kunskaper och erfarenheter av vägutrustning och då specifikt vägräcken. Vägräcken är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång bland motorcyklister. Hittills i år har nio av 37 omkomna på tvåhjulig MC dött i räcketkollisioner vilket tyvärr gör Sverige till sämst i världen.

SMC är positiva till att krav ställs på att trafiksäkerhetsgranskare har kompetens inom alla de områden som preciseras för att ha tillräcklig insikt i orsaks- och effektsamband inom vägsäkerhetsområdet. SMC förutsätter att ett sådant område är vilka behov som oskyddade trafikanter har och vilka krav trafiksäkerhetsgranskaren därmed måste ställa på vägräckens utformning och placering.

Trafiksäkerhetsgranskarna måste värna om att rädda livet hos alla trafikanter, inte bara de som färdas i bil. Trafiksäkerhetsgranskarna måste kräva att räcken inte bara minskar risken för kollisioner med mötande fordon utan också innebär minimal skaderisk för dem som kör in i räcket. Trafiksäkerhetsgranskaren måste kunna påtala hur placeringen av räcken påverkar alla trafikanter och då särskilt de oskyddade trafikanterna. Trafiksäkerhetsgranskarna måste kunna säga nej till sidoräcken när trafiksäkerheten kan säkras genom förlåtande sidoområden som innebär en minskad skaderisk för alla, inklusive oskyddade trafikanter.

Trafiksäkerhetsgranskarna bör kunna få ta del av djupstudiesammanställningar av dödsolyckor på TENT-vägarna, särskilt i de fall där vägutrustning, vägutformning, vägarbete och andra vägegenskaper bidragit till dödsolyckorna. Ökade kunskaper om hur vägmiljön bidrar till dödsolyckor kan förebygga dessa i framtiden.

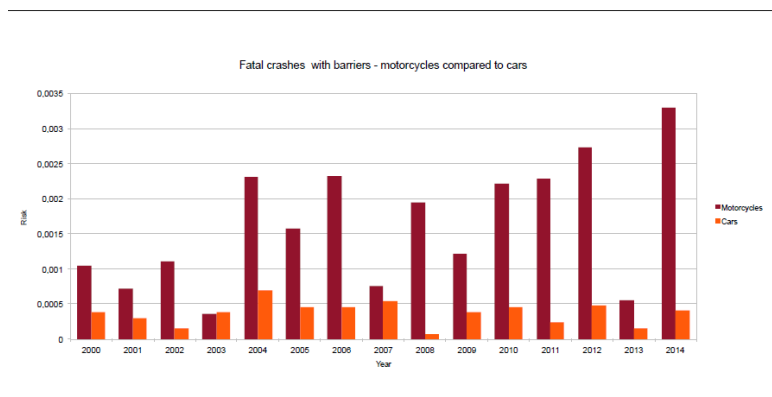
SMC föreslår att det allmänna rådet § 15 kompletteras med särskilda krav avseende säkerheten hos de oskyddade trafikanterna och får följande lydelse: ”Erfarenheten bör till en inte oväsentlig del avse arbete med högratifierade vägar. Erfarenheten bör också innefatta arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar och särskilt kunna bedöma specifika krav på vägutrustning utifrån samtliga trafikanter, inklusive de oskyddade.



Bakgrund

I konsekvensbeskrivningen sägs att ”vägräcken räddar cirka 80 biltrafikanters liv per år. För att nå sin fulla effekt krävs att de är rätt monterade. Cirka fyra motorcyklister och lika många bilar omkommer per år i kollision med räcken. Skyddsanordningars funktion är alltså en säkerhetskritisk faktor att beakta i vägutformningen, inte minst vid granskning omedelbart innan vägen tas i bruk. I dag ställs dock inget krav på att trafiksäkerhetsgranskare ska ha kunskap inom detta område, vilket vi ser utgör en brist”.

I takt med räcketutbyggnaden på de svenska vägarna har antalet omkomna motorcyklister i räcketolyckor ökat. Motorcyklister är kraftigt överrepresenterade i räcketolyckor vilket bör speglas i de nya kraven som Transportstyrelsen ställer på trafiksäkerhetsgranskarna. Utvecklingen i Sverige går i motsatt riktning till vad som är intentionen i Vägsäkerhetslagen; allt fler oskyddade trafikanters dör på det högttrafikerade vägnätet med höga hastigheter och då främst i räcketolyckor. Vägsäkerhetslagen och trafiksäkerhetsgranskarnas arbete har inte lett till ökad räcketssäkerhet på TENT-vägarna, tvärtom har antalet dödade motorcyklister i räcketolyckor på TENT-vägarna ökat sedan 2011 (se bilaga 1).



Figur 2: Risk per 1000 kilometer att dödas i en räcketolycka MC/bil 2000-2014. Källa: Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor och årlig körsträcka enligt Trafikanalys.

Med en annan utformning av vägmiljön, med aktiva val av slätare räcken, med krav på att räcken ska placeras utanför vägens säkerhetszon och med krav på förlåtande sidoområden istället för sidoräcken skulle Sverige kunna rädda livet även på motorcyklister på TENT-vägarna. Trots motorcyklisternas överrepresentation i räcketolyckor saknas detta i kapitel 8 av Transportstyrelsens konsekvensutredning. Del 8 talar om felaktig montering, placering, förankring och avslut. Detta är också viktiga frågor men det är inte detta som dödar motorcyklister som krockar med räcken, det är oskyddade stolpar och utstickande detaljer. Dessa krav har införts i andra länder och skulle kunna genomföras i Sverige om Trafikverket och Transportstyrelsen ställer krav på att räcketssäkerhet ska omfatta alla trafikanters och att tillsyn bedrivs av trafiksäkerhetsgranskare.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
jesper.christensen@svmc.se
Tel: 070-557 75 00

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
maria.nordqvist@svmc.se
Tel: 070-538 39 38

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister