

FÖR DYRT ATT RÄDDA MOTORCYKLISTER

Att sätta upp MC-vänliga vägräcken längs vägarna i Sverige är alldeles för dyrt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det medger nu Trafikverket. För att det ska bli lönsamt att byta ut vägräcken, som idag inte skyddar motorcyklister, måste kostnaden för dessa bli billigare.

■ TEXT MALIN WESTLING

Sveriges Motorcyklister har granskat olycksstatistik från Trafikverket mellan åren 2009-2014. Under den perioden har 25 motorcyklister omkommit efter en kollision med vägräcken. Enligt Trafikverkets egna beräkningar kostar en trafikolycka med dödlig utgång nära 24 miljoner kronor (23 739 000 kronor) ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det innebär att dessa 25 olyckor har kostat samhället närmare 600 miljoner kronor (593 475 000 kronor). Även svårt skadade blir en dyr kostnad för samhället. För varje svårt skadad i en trafikolycka beräknas samhället få betala fyra och en halv miljoner kronor (4 412 000 kronor). Och den summan drar snabbt i väg då Trafikverket själva beräknar att runt 25 motorcyklister skadas svårt i räckesolyckor varje år. Under de sex åren som SMC har studerat blir det 150 personer, vilket innebär en kostnad för samhället på närmare sju hundra miljoner kronor (661 800 000 kronor). Redan här har siffrorna blivit så många att det är svårt att greppa hur mycket pengar det verkligen är. Men den totala kostnaden för samhället för dessa olyckor hamnar på över 1,2 miljarder kronor under sex år.

-Det Trafikverket räknar in i kalkylen av vad en dödsolycka, eller svårt skadad kostar, är i stora drag sjukvård och produktionsbortfall, säger Johan Strandroth, trafiksäkerhetsanalytiker på Trafikverket. Det menas alltså vad det kostar att personen i fråga inte kan arbeta. Men den största kostnaden är en riskvärdering, och så räknar vi in materiella kostnader för att åtgärda till exempel ett skadat räcke. Samt medborgarnas betalningsvilja att minska risken för skador, säger Johan Strandroth.

NOLLVISIONEN INTE FÖR ALLA

1995 lanserades visionen om noll dödade i trafiken. Två år senare togs det ett beslut i

riksdagen om att Trafikverket skulle arbeta för att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Och det arbetet har varit lyckat. Antalet dödade och skadade har minskat avsevärt de senaste 20 åren. Men då allra främst bland bilister. Oskyddade trafikanter, som motorcyklister, har glömts bort. Och nu medger flera personer inom Trafikverket att fokus främst riktats mot bilisterna i nollvisionen.

-Bakåt i tiden ville man få en så god effekt så snabbt som möjligt. Och då var det bilister i fokus, säger Johan Strandroth, trafiksäkerhetsanalytiker på Trafikverket. Det är framför allt bilister som råkat illa ut, och då ville man hitta en åtgärd snabbt och effektiv. Och dessa åtgärder har ju varit framgångsrika, antalet bilister som dör i trafikolyckor har minskat, säger han.

När Trafikverket planerar för vägar och ombyggnationer så gör de långsiktiga planer

och bedömer utifrån risker som de ser. Där efter vidtas åtgärder efter det.

-Det handlar om att vi ska investera pengar i åtgärd 1 eller 2, och man gör det som räddar mest liv för minst pengar, säger Johan Strandroth på Trafikverket.

Men nu kan Trafikverket inte längre blunda för att motorcyklister i princip får sätta livet till på bekostnad av att ha säkrare vägar enbart för bilister.

-Det finns inget försvar att man på lång sikt inte utvecklar och implementerar MC-vänliga räcken, säger Johan Strandroth på Trafikverket. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det inte lönsamt att sätta upp dyrare räcken. Men på lång sikt är det inte etiskt hållbart att inte ha räcken som fungerar så att de skyddar alla trafikanter.

-Det är sant att vi fokuserat på bilsidan, säger Jörgen Persson projektledare för MC-



Johan Strandroth. Foto: Christian Hemborg.



Jörgen Persson. Foto: Kerstin Ericsson.

strategin på Trafikverket. Och där har vi varit framgångsrika i vårt arbete. På ett tiotal år har vi halverat antalet omkomna. Det arbetet leder ju fram till att totalt sätt så har man minskat antalet dödade på bilsidan, och då ökar fokus på resterande grupper som MC och cykel, fortsätter han.

DISKUSSIONER OM ÅTGÄRDER PÅGÅR

Bakom varje siffra i statistiken finns ett människoliv. En motorcyklist som med säkrare räcken troligtvis kunde ha klarat sig lindrigare undan eller till och med ha överlevt. SMC har under många år arbetat för att Trafikverket och underentreprenörer som arbetar med väggräcken ska ta fram räcken som är MC-vänliga. Det är inget som måste uppfinnas från grunden, utan andra har redan utvecklat räcken som skyddar motorcyklister. Flera studier från hela världen visar att räcken med ett speciellt skydd, Motorcyclist Protection System, så kallade MPS-räcken skyddar motorcyklister. Och att risken för att skadas allvarligt eller att dö minskar. Trafikverket ligger dock några steg efter även om diskussioner om säkrare räcken pågår just nu. Enligt Johan Strandroth på Trafikverket skulle MC-vänliga räcken kunna sättas upp på fler ställen. Om det finns bevis för att de är effektiva och att skadorna minskar. Till exempel på sådana vägar där de vet att det åker många motorcyklar kan det vara ett alternativ i sådana fall.

-Vi har nått någon form av gräns nu för vad som är etiskt försvarbart och det är bra att vi har börjat ta tag i problemet. Vi har satt upp MC-vänliga räcken på några sträckor. Tyvärr går arbetet med att ta fram bra räcken, samt att testa dem och se att de fungerar på det svenska vägnätet, inte lika snabbt som man skulle önska, säger han.

-På 50 procent av Sveriges vägnät har vi flödesmätningar även för MC numera, säger Jörgen Perssson som jobbar med MC-strategin på Trafikverket. Och det kommer att vara ett bra verktyg för att vidta åtgärder där det åker motorcyklar. Vi gör mätningar systematiskt i samband med hastighetsmätningar, säger han.

INTE TILLRÄCKLIGT MED KUNSKAP

De vanligaste räkestyperna som sitter uppe runt om vid Sveriges vägar är vajerräcken, w-profilräcken och kohlsvaräcken. Alla tre typer har fristående stolpar som riskerar att skada oskyddade trafikanter. Vanligaste personskadorna är på benen, huvudet bröst-korgen och bäckenbenet. Men Trafikverket menar att de har för lite kunskap om andra typer av räcken och om de verkligen har någon effekt, för att kunna byta ut räcken redan nu. Jörgen Persson på Trafikverket ställer sig frågande till andra typer av räcken och menar att de inte har en tydlig bild än av hur bra MPS-räcken verkligen är.

-I grunden handlar det om effektsambandet, räddar vi verkligen några liv och får färre skadade med dessa räcken och underglidningsskydd? Vi har ingen tydlig bild. Det saknas idag, helhetsbilden är inte kristallklar, säger han.

Men Trafikverket tittar på hur andra länder arbetar och vad de lärt sig på området.

-Vi vet att till exempelvis Tyskland jobbar med frågan, fortsätter Jörgen Persson. Det är många länder som valt att satsa på underglidningsskydd. Vi är på gång att sätta ner foten, men frågan är komplex. Vi behöver ett ökat fokus på detta.

Trafikverket kommer nu att titta närmare på resultatet från den litteraturstudie som bland annat Maria Nordqvist från SMC varit med och tagit fram. Den visar att det går att ta fram säkrare räcken för att även skydda motorcyklister. Forskning från hela världen har studerats, och resultatet kommer att vara betydelsefullt för Trafikverkets fortsatta arbete om säkrare vägar för alla. **MC**



Vajerräcke



W-profilräcke



Kohlsvaräcke