

Borlänge den 19 maj 2014

Till

[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

## Remissvar TRV 2014/24516

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister har getts möjlighet att inkomma med svar på förslag till hastighetsbegränsningar på E4 genom Västernorrlands län. SMC:s svar har skrivits tillsammans med distriktet SMC Västernorrland. SMC ber Trafikverket att särskilt beakta våra avslutande fyra punkter.

### Sammanfattning

Eftersom forskning och studier saknas då det gäller vilken hastighet en motorcyklist klarar krockvåld mot ett oskyddat räcke kan inte SMC svara på val av hastighet på sträckor med räcken. SMC föreslår att Trafikverket genomför krashtester med den räckestyp man har för avsikt att montera, innan man fastställer hastigheten på E4 genom Västernorrland. För att kunna godkänna hastigheten bör Trafikverket kräva underglidningsskydd på mitt- och sidoräcken, att av- och påfarter inte har sidoräcken men om det måste installeras på någon plats måste de förses med underglidningsskydd på grund av den höga olycksrisken för MC-förare.

### Väghållarens ansvar

Vägsäkerhetslagen (2010:1362) trädde i kraft 19 december 2010. Den lagen gäller TEN-T vägnätet, det vill säga även E4 genom Västernorrland. Vägsäkerhetslagen § 2 anger vad lagen omfattar:

**vägprojekt:** ett projekt som omfattar nyanläggning av väg eller sådan betydande förändring av befintlig väg som påverkar trafikflödet; **trafiksäkerhetsanalys:** en strategisk, jämförande analys av de effekter ett vägprojekt har på vägnätets säkerhet; **trafiksäkerhetsgranskning:** en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll av utformning av ett vägprojekt.

Transportstyrelsen har utfärdat föreskriften TSFS 2010:183 som innehåller bestämmelser om tillämpningen av vägsäkerhetslagen och vägsäkerhetsförordningen. Föreskrifterna säger i § 1 följande: *I dessa föreskrifter avses med oskyddade trafikanter gående, cyklande, den som färdas på en moped eller motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).* TSFS 2010:183 anger i § 6 faktorer som i tillämpliga fall ska beaktas i fasen för vägens detaljutformning. En av dessa faktorer är: anpassning av skyddsanordningar för att förebygga faror för oskyddade trafikanter (mittremсор och barriärer).

För att uppfylla kraven i vägsäkerhetslagen och Transportstyrelsens föreskrifter måste väghållaren välja mitträcken som är säkra för oskyddade trafikanter. Då handlar det om räcken där stolparna är skyddade och räcken som inte har utstickande föremål uppåt och utåt. Räcken bör vara placerade så långt ifrån vägbanan som möjligt.

Enligt övergripande krav i VGU ska vägars sidoområden utformas så att risken för svåra personskador vid avkörning med personbil förebyggs. Även säkerhet vid avkörning med motorcykel ska beaktas. Det betyder att sidoräcken ska undvikas så långt det är möjligt. VGU tillåter att oskyddade stolpar får monteras 0,35 meter från vägbanan i vägens mitt och 0,5 meter vid vägens sida.

På E4 genom Västernorrlands län finns ur SMC:s perspektiv, allt för många mil med vajerräcken uppsatta. Det är inte ett säkert räcke för motorcyklister att köra in i då räckestypen har mängder av oskyddade stolpar i vägens mitt och sida. Stolparna utgör den största risken för dem som färdas på motorcykel. Stolparna saknar dessutom ofta locket som sitter på vid godkännandet och montering vilket ger skarpa vassa kanter för dem som kör in i dem. Australisk forskning som SMC skickat till Trafikverket liknar skaderisken vid krock med oskyddad ståndartopp vid att krocka med en häcksax eller såg.

I det beredningsunderlag som Trafikverket presenterar saknas en analys av val av mitträcke utifrån motorcyklisternas behov. Det finns inte heller något som säger om sidoräcken valts istället för förlåtande sidoområden och på detta sätt minimerat skaderisken för motorcyklister som färdas på vägen.

**Sveriges MotorCyklister**

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge  
0243-669 70  
[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**

Borlänge den 19 maj 2014

Det finns inget i beredningsunderlaget som beskriver hur Trafikverket uppfyller den prioritering som regeringen uttryckte till Trafikverket i december 2012 då man begärde underlag för nationell plan för transportsystemet.

*"Regeringen anser att begränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential att bidra till ökad transportpolitisk måluppfyllelse.*

*Trafikverket ska därför planera för ökat genomförande av förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur med fokus på kapacitet och kvalitet, t ex trimnings-, miljö-, trafiksäkerhets-, eller bärighetsåtgärder.*

*Detta kan ske genom exempelvis mittseparering av vägar eller miljöåtgärder. **Planeringen ska ske med beaktande av förutsättningar och behov i den omgivande miljön samt hos oskyddade trafikanter, vilket även inbegriper förare av motorfordon på två hjul**".*

### **Motorcyklister, Trafikverket och vägräcken**

Motorcyklister är överrepresenterade i räckesolyckor i Sverige. All forskning tyder på att ju fler räcken som sätts upp, desto fler motorcyklister kommer att dödas och skadas i räckesolyckor. Nollvisionen bygger på att vägmiljön ska vara så förlåtande att trafikanter som gör allt rätt inte ska dödas. Detta gäller inte motorcyklister som kan göra allt rätt (köra i laglig hastighet, ha heltäckande skyddsutrustning, ha godkänd hjälm, köra MC med ABS, köra nykter) men ändå dödas på grund av att vägmiljön är anpassad för dem som färdas i personbil.

Det finns olika lösningar på problemet. Trafikverket beställer och monterar 90 procent av alla vägräcken i Sverige. Trafikverket ansvarar för etappmålsarbetet för att nå Nollvisionen. Ansvaret för säkrare räcken bör därför ledas och utvecklas av Trafikverket. SMC föreslår följande:

1. Välja annan utformning av mötesfria vägar. 2+1-vägarna ger minimalt utrymme för undanmanöver i händelse av olyckor. Räfflad mittlinje är att föredra för oskyddade trafikanter.
2. Ställ krav på räcken så att de, utöver att hindra kollision med mötande trafik, innebär minimal skaderisk för oskyddade trafikanter och inte bara dem som färdas i personbil. En norsk motorcyklist krockade i april 2014 med ett räcke med underglidningsskydd i Norge i 70 km/h. Varken MC-föraren eller räckesskyddet skadades. Den enda olyckan rättfärdigade hela installationen enligt Statens Vegvesen.
3. Alltid ställa krav på förlåtande sidoområden istället för sidoräcken. Sidoräcken ska endast tillåtas när ingen annan åtgärd är möjlig för att säkra sidoområdet.
4. Ta reda på i vilken hastighet en motorcyklist överlever en kollision med olika räckestyper, med och utan räckesskydd samt med räcken där viktiga delar saknas och inte åtgärdas.

För SMC

För SMC Västernorrland

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
Tel: 070-538 39 38

Leif Hemmingsson  
Vägspanare  
Tel: 070-312 34 13

