

Till

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

## Remissvar angående RV 63 i Värmland, diarienummer TRV 2018/48089

Trafikverket har skickat ut förslag till nya föreskrifter som rör förändrade hastigheter utifrån mittseparering av väg 63 mellan Edsgatevägen och Vallargärdet. Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, svarar på remissen för att försöka förmå Trafikverket att:

1. Beakta den ökade skaderisken ett hinder i vägens säkerhetszon utgör för oskyddade trafikanter.
2. Välja räckan som minskar skaderisken för motorcyklister.
3. Installera räckan på ett avstånd som medger ett vingelutrymme för oskyddade trafikanter (1,5-2 meter enligt internationell forskning)
4. Välja förlåtande sidoområden istället för sidoräckan.
5. Skapa säkra korsningar.
6. Föreslagen hastighet är rimlig om räckan förses med Motorcycle Protection Systems, MPS. Kostnad för detta är 250 kronor per meter. I detta fall handlar det om att förse 3,2 kilometer på räckets båda sidor med MPS vilket betyder en merkostnad med 1 600 000 kronor.

### Beakta den ökade skaderisken för oskyddade trafikanter

Det finns knappt 5 miljoner bilar i Sverige och 320 000 motorcyklister. Ändå dör fler motorcyklister i räckan, de flesta på det statliga vägnätet. Att inte belysa den ökade skaderisken i en konsekvensbeskrivning som utgår från Nollvisionen är fel anser SMC. Risken för en motorcyklist att dödas i en räkesolycka är 27 gånger högre jämfört med dem som färdas i personbil (1.) För en motorcyklist är chansen att överleva betydligt högre vid kollision med bil jämfört med ett w-balk/vajerräcke (2, 3, 4).

### Välja räckan som minskar skaderisken för motorcyklister

De räckan som medför minskad skaderisk är släta räckan utan oskyddade stolpar. Allra bäst är räckan med MPS. Forskning visar att motorcyklister överlever kollisioner i över 106 km/t. Vid krock med w-balkräckan går gränsen vid 60 km/t (5, 6). Alla kollisioner med fasta objekt leder till högre risk att dödas jämfört med risken att krocka med ett annat fordon. Amerikansk forskning visar att risken att dödas i kollision med w-profilräcke/vajeräcke är 12 procent medan risken att dödas i kollision med betongräcke är 8 procent. Den konkluderar därför att risken för allvarlig skada är 1,4 gånger högre vid krock med w-profil jämfört med betongräcke. Forskningen har också funnit att risken att dödas är högre i kollision med både betong- och w-profilräcke jämfört med bil där risken är 4,8 procent (2, 3, 4).

### Installera räckan med ett säkerhetsavstånd från körbanan

Det finns ett antal studier från hela världen som pekar på behovet av en "recovery zone", vingelutrymme. Att placera räckan några decimeter från vägbanan ökar risken för olyckor om något oförutsett händer, särskilt för en oskyddad trafikant (7, 8). Ett antal uppmärksammade olyckor har skett på grund av hal beläggning och brister i körbanan. Motorcyklister som krockat med räckan då de gått omkull har dödat och skadats allvarligt. Moped klass I som inte får färdas på GCM-vägar är också hänvisade till 2+1-vägar där de max får köra i 45 km/t och behöver ett säkert utrymme. Varje år dödas tre personer i Sverige som av någon anledning stannat på en 2+1-väg med en bil (9).

**Sveriges MotorCyklister**

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



**Sveriges MotorCyklister**

### **Skapa säkra korsningar**

En hel del olyckor som resulterat i både dödade och allvarligt skadade har skett i korsningar på 2+-1-vägar. Ett sätt att minska olycksrisken är att skapa stora utrymmen där inte stolpar och räcke kan skymma motorcyklister och mopedister.

### **Välj förlåtande sidoområden istället för sidoräcken**

Det framgår inte av konsekvensutredningen hur vägen kommer att vara utformad utöver mitträckena. Även om Trafikverket slopade kraven på att beakta motorcyklister i utformning av säkra sidoområden i VGU 2015 utgår SMC från att Nollvisionen är utgångspunkten för planering och utformning av väg 63. Då är det självklart att väghållaren så långt det är möjligt rensar sidoområdet och skapar säkra sidoområden istället för att sätta upp sidoräcken. Även sidoräcken utgör en risk för oskyddade trafikanter (7).

### **Föreslagen hastighet**

SMC har inga invändningar mot den föreslagna hastigheten. Men, en förutsättning för att inte försämra säkerheten för oskyddade trafikanter är att räckena förses med MPS. Kostnaden är 1,6 miljoner kronor vilket är en rimlig kostnad för att minska skaderisken för oskyddade trafikanter på sträckan då räcken installeras på vägen.

För Sveriges MotorCyklister

För SMC Värmland

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)  
Telefon: 070-538 39 38

Nils-Åke Ingemarsson  
Trafiksäkerhetsansvarig  
E-post: [mct@smcvarmland.se](mailto:mct@smcvarmland.se)  
Telefon: 070-634 15 21

### **Källhänvisningar**

1. Trafikverkets djupstudier av dödade på MC och i personbil och fordonsbestånd enligt SCB 30 juni respektive år 2000-2016
2. The risk of fatality in motorcycle crashes with roadside barriers, Paper 07-0474, Hampton C Gabler 2007
3. The emerging risk of fatal motorcycle crashes with guardrails, Hampton Gabler, 2007
4. Fatality risk in motorcycle collisions with roadside objects in the United States, Daniello & Gabler 2010
5. Motorcyclist impact into roadside barriers, Grzebieta et al 2013
6. A crash testing Evaluation of Motorcyclist protection Systems for use on Steel W-beam Safety barriers, Joanne Baker et al. 2017
7. Definition av ett säkert räcke för motorcyklister”, Nordqvist, Wenäll och Fredriksson 2015
8. Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv, VTI, SMC, Svevia och KTH, 2015
9. Omkomna i samband med fordonsstopp på mötesfri väg, 2008-2013, Magnus Lindholm Trafikverket

