

Borlänge den 19 juni 2014

Trafikverket
781 89 Borlänge

Begäran om översyn av Standardbeskrivning för basunderhåll Väg avseende stödremсор

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har under lång tid samarbetat med Trafikverket (och Vägverket) i frågor som rör bristande friktion på väg på grund av löst grus. Det handlar om grus som ligger på vägen som en direkt följd av ett vägarbete. De vanligaste orsakerna till att det finns löst grus på vägen är snabellagning och stödremсор.

Som en direkt följd av detta har två samarbetsavtal upprättats mellan Vägverket och SMC (2007) samt mellan Trafikverket och SMC (2011). Bägge gångerna har stödremсор varit aktuell. 2007-2008 genomfördes försök med förstärkta stödremсор runt om i Sverige med goda resultat.

Avtalet 2011 innehöll en *"analys av Trafikverkets styrande och rådgivande dokument som bedöms ha inverkan på nyinvesteringar, utformning och design samt drift och underhåll av infrastrukturen med betydelse för motorcyklismen."* Analysen skulle åtgärda återstående ej genomförda punkter från avtalet 2007.

Analysen ledde till att krav ställdes på stödremсорs utformning i TRVK Väg 2011:072. Kraven handlar bland annat om material, färg, höjd och storlek på stenmaterialet. Kraven säger också tydligt:

"Stödremсор ska vara så bärig att den kan trafikeras av enstaka tunga fordon. Stödremсорs yta ska vara sådan att material ligger kvar vid trafikering".

I TRVR Väg 2011:073 sägs om stödremсорn:

"Materialet i stödremсорn bör inte spridas upp på vägbanan om ett fordon trafikerar den."

Bägge dokumenten började gälla 15 juni 2011. Tyvärr räcker inte de nya kraven. SMC får nästan dagligen rapporter från medlemmar om att stödremсор ligger på vägen, inte vid sidan av vägen. Det beror på flera saker; för mycket grus i stödremсорn, genande trafik och felaktigt utfört arbete. Bilder som skickats till SMC bifogas detta brev.

Gruset från stödremсорna ligger främst i kurvor och korsningar. Gruset kommer från bilar och tung trafik som genar och drar med sig gruset ut på vägbanan. Varningsskyltar för löst grus eller halka förekommer i stort sett aldrig då det gäller grus från stödremсор. Kurvor och korsningar är kritiska platser för en MC-förare då de innehåller två moment; svänga och bromsa. Enligt Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor på motorcykel sker drygt 70 procent av singelolyckor med dödlig utgång i en kurva.

2011 gjordes också en sökning i STRADA över MC-olyckor kopplade till friktion. Den visade att i tio procent av alla MC-olyckor på torr väg nämns förlust av friktion. Absolut vanligast är grus. Hittills i år har SMC kontaktats av tre personer som skadats allvarligt då de kört omkull på stödremсор. Även media har uppmärksammat några olyckor.

Efter att två olyckor skett i Värmland under samma vecka mötte SMC Värmland representanter för Trafikverket Region Väst. Syftet med mötet var att minska MC-olyckor orsakade av grus på belagd väg. Under mötet framkom att Trafikverket Region Väst sedan 2011 har infört andra krav på stödremсор i förhållande till Trafikverkets Standardbeskrivning för basunderhåll Väg. Punkt 82.563 Stödremсор säger:

"Komplettering av stödremсор ska utföras till stödremсорs ursprungliga bredd och ska uppfylla krav enligt TRVK Väg, Trafikverkets publikation 2011:072, kapitel 7 och TRVKB 10 Obundna lager, Trafikverkets publikation 2011:083, kapitel 11.

Materialkrav i dessa publikationer är undantagna och stödremсор ska utföras med fraktion 0-8 mm, med inblandning av 3 % bitumenemulsion."

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



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 19 juni 2014

På Trafikverkets hemsida finns en presentation från 2008-11-23 (Hans G Holmén) som handlar om utvärdering av försök med förstärkta stödremсор i Trafikverkets regioner. Det var ett försök som genomfördes med anledning av 9-punktsprogrammet som Vägverket och SMC undertecknat.

Trafikverket Region Västs tester handlade om att komplettera sten med fraktion 0-8 mm med 3 procent bitumenemulsion. Fördelen var att materialet stannade kvar vid sidan av vägen, nackdelen att trafikanter i vissa innerkurvor upplevde detta som en breddning av vägen. Uppenbarligen anser Trafikverket Region Väst att kraven i Standard-beskrivning för basunderhåll Väg inte är tillräckliga och har kompletterat dessa med sina egna goda erfarenheter från försöket med förstärkta stödremсор 2007-2008. Dessa krav ställs i upphandlingar inom Trafikverket Region Väst sedan 2011.

SMC:s förslag till Trafikverket

Det är uppenbart att entreprenörerna inte följer de krav som ställs i TRVK Väg 2011:072, TRVR Väg 2011:073 och TRVKB Obundna lager 2011:083. Därför minskar inte gruset från stödremсорna på vägarna. Därför fortsätter motorcyklister att köra omkull och skadas på grund av detta. Detta är inte förenligt med de krav som ställs i Standardbeskrivning för basunderhåll Väg då det gäller hinderfrihet på väg och krav på friktion. Det är inte heller förenligt med Nollvisionen där ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet.

SMC föreslår därför att punkt 82.563 Stödremсор i Standardbeskrivning för basunderhåll Väg ändras till följande:

Stödremсор ska utföras med fraktion 0-8 mm, med inblandning av 3 % bitumenemulsion.

SMC ser fram emot ett svar från Trafikverket i en angelägen fråga för Sveriges MotorCyklister!

Med vänlig hälsning

Maria Nordqvist
E-post: maria.nordqvist@svmc.se
Tel: 0243-669 79
Mobil: 070-538 39 38

