

Till  
Vägverket  
Sektion Vägutformning  
Anders Håkansson med flera  
781 87 BORLÄNGE

## Deemed to comply, version 1

Sveriges MotorCyklister, SMC, har av Vägverket fått frågan om vissa räckestyper kan anses vara "deemed to comply", det vill säga uppfyller krav utan provning. Kan SMC som företrädare motorcyklister anse att en viss räckestyp kan accepteras som mc-vänliga utan tester i avvaktan på en standard från CEN avseende mc-vänliga räcken med provmetod för motorcyklister?

SMC anser att det finns två räckestyper på den svenska räckesmarknaden som kan inrymmas i begreppet "deemed to comply" och det är släta betong- och/eller plåträcken. Även betongräcken med längsgående räfflor anser SMC vara släta räcken. Ett MC-vänligt räck ska vara fritt från håligheter, utskjutande delar och skarpa kanter. SMC grundar detta ställningstagande på den forskning som finns på området. Den visar att stolparna utgör den största risken för motorcyklister.

Problemen med betongräcken är risken att motorcyklisten kastas över i mötande körfält. Den risken finns dock också med övriga räcken. Den risken verkar dock enligt forskning vara mindre än att fastna i eller krocka mot stolpar. Förutom stolparna är det också viktigt att räckets översida är slät och fri från föremål som motorcyklisten kan fastna i.

Ska man satsa mc-vänliga räcken bör man använda reflexanordningar av så mjukt material som möjligt och undvika stolpar.

Djupstudier i Tyskland på mc-olyckor mot räcken visar att i 50 % av fallen har motorcyklisten glidit in i stolpen, och resten har motorcyklisten kört in i räckets sittande på motorcykeln.

Citat ur FEMAs Motorcykel- och vägräckesprojekt:

*"Genom sin flata yta utan skarpa kanter har betongväggar en fördel genom att ersätta en kollision mot en viss punkt mot en hel ytas kollision. Följaktligen verkar de betydligt säkrare för en motorcyklist, speciellt med låga kollisionsvinklar (< 20 grader).*

*Betongväggar kostar mer att installera men mindre att underhålla än det vanliga metallväggräcket. Betongväggar har även egenskaper som förhindrar tunga fordon att köra över i mötande körfält, därför används de ofta på mittfältsområden. Det huvudsakliga problemet är avsaknad av kinetisk energi och absorptionsmöjligheter, oavsett bil eller mänsklig kropp. Som en sideeffekt minskar betongväggar trafikbuller. De används sällan i*



**Sveriges MotorCyklister**

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

*de nordiska länderna eftersom de leder till anhopningar av snö på vägarna och gör snöplogningen svårare. Som tester visar vid LIER i Lyon, har betongräckets profil en positiv inverkan av skador när en mänsklig kropp kolliderar med betongväggen. ”*

Det finns ett antal godkända släta betong- och plåträcken i Sverige som SMC känner till.

Detta är version 1 av ”deemed to comply” avseende räckten. Dokumentet kommer att ändras utifrån vad som händer inom CEN avseende arbetet med att ta fram en norm för mc-vänligt räcke/räckesskydd, utvecklingen på räckessidan och aktuell forskning.

För SMC

Maria Nordqvist

E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

Telefon: 0243-669 79



**Sveriges MotorCyklister**

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: [smc@svmc.se](mailto:smc@svmc.se), web: [www.svmc.se](http://www.svmc.se)