

## Vägplan i projekt E45 Vattnäs-Trunna, Mora och Orsa kommun, Ärendenummer: TRV 2015/14393

Sveriges MotorCyklister, SMC och vårt distrikt SMC Dalarna har kontaktats av medlemmar angående den vägplan som finns ute på remiss. Man upplever att säkerheten och framkomligheten för dem som kör motorcykel och moped klass I och II inte beaktats i underlaget. SMC håller med om att säkerheten på vägavsnittet kan förbättras för **alla** trafikanter.

### Allmänt

E45 är en väg som används av många motorcyklister, svenska och utländska som kör genom landet. Vägen mellan Mora-Orsa används också av många pendlare, även på motorcykel och moped klass I och II. Vägen går igenom byar med bebyggelse nära vägen. Kulturen med att köra A- traktor är utbredd bland ungdomarna i området. Vägplanen har diskuterats sedan 1995. Trots flera ändringar är lokalbefolkningen fortfarande långt ifrån nöjda med det förslag som presenterats. Det finns omkring 1 100 registrerade motorcyklar och 350 moped klass I i Mora-Orsa kommuner, samtliga räknas till kategorin oskyddade. Mopedisterna har inte utretts överhuvudtaget i underlaget, motorcyklisterna nämns på en plats. Det är inte tillräckligt anser SMC.

### Oskyddade trafikanter

På sidan 13 berättar Trafikverket vilka som är oskyddade trafikanter; de som går, cyklar och färdas på motorcykel och moped. I resten av granskningshandlingen beskrivs enbart åtgärder för de som cyklar och går inom begreppet oskyddade trafikanter. Det är en stor brist som kan leda till försämrad trafiksäkerhet för andra oskyddade trafikanter än dem som Trafikverket räknar in i begreppet.

**SMC föreslår att:** Trafikverket kommer att tillåta moped klass I att framföras på GCM-vägarna och förtydligar detta i alla sammanhang.

**SMC föreslår att:** Trafikverket snarast utreder om även tvåhjulig moped klass I kan få trafikera GCM-vägen då det finns forskning som visar att detta leder till ökad säkerhet (1).

### Val av mitträcke och sidoområdesåtgärd

E45 är en av de vägar i landet där flest motorcyklister dödas i kollision med räcken (2). Varje meter räcke med oskyddade stolpar utgör en ökad skaderisk för dem som färdas på MC och moped, oavsett om räcket är installerat i mitten av vägen eller vid sidan av körbanan. Detta beskrivs inte, endast att mitträcken minskar risken för kollisioner. Eftersom detta inte verkar ha utretts överhuvudtaget går det inte att fastställa om Trafikverket beräkning av räddade liv verkligen stämmer.

Det är bra att Trafikverket säger att man **sannolikt** inte kommer att använda ett vajerräcke med utstickande delar. Det finns däremot inget underlag som beskriver den ökade skaderisken med ett stålbalräcke eller alternativ där det är fastställt att skaderisken verkligen minskar för motorcyklister (betongräcken och räcken med underglidningsskydd). Det finns underlag som tydligt visar vilka räcken som innebär minsta möjliga skaderisk för dem som färdas på MC. (3)

Det är bra att Trafikverket säger att sidoräcken är en åtgärd som ska användas i sista hand och att man i första hand ska rensa sidoområden och göra dem förlåtande vilket ökar säkerheten för oskyddade trafikanter.

**SMC föreslår att:** Trafikverket inte sätter upp mitträcke på de två etapperna utan istället bygger om hela vägen Vattnäs-Trunna till 60-80 km/t istället med en vägren där oskyddade trafikanter kan färdas säkert (se nedan).



**SMC föreslår att:** om Trafikverket väljer mitträcke väljer man betongräckan eller räckan med underglidningsskydd som minskar skaderisken för oskyddade trafikanter.

**SMC föreslår att:** Trafikverket väljer mitträfflor på hela vägen vilket är en mötessepareringsform som ökar trafiksäkerheten för alla trafikanter.

### **Stora skillnader i vägbredd och hastighet mellan de olika etapperna**

Vägplanen beskriver fyra olika etapper där två stycken (1+3) är 2+1-vägar med mitträcken och två etapper (2+4) är tvåfilig väg utan mitträcke. På etapperna med mitträcken ska hastigheten var 100 km/t och på de övriga två 60 km/t. Det är bara två omkörningsfiler som planeras i vardera riktning om 900 meter vardera, det vill säga totalt 3,6 kilometer.

Det är enormt stor skillnad i hastighet mellan 100 och 60, oavsett i vilket fordon vi färdas. Utöver det vet vi att endast omkring hälften av trafikanterna håller gällande hastighetsgräns vilket gör skillnaderna ännu större. Stora skillnader i hastighet innebär en ökad olycksrisk. Ett problem som många motorcyklister påtalar är att om kör man i laglig hastighet blir man prejad, har stora fordon några decimeter bakom sig och man upplever helt enkelt en otrygghet som oskyddad trafikant.

Oskyddade trafikanter på moped klass I får inte köra över 45 km/h och för dem är det allra viktigast att det finns en rejält tilltagen vägren där de kan köra. Enligt beskrivningen ska den endast vara 0,5 meter där det är två filer och en meter där det är en fil. På 1+1-vägen föreslås en vägbredd på 3,25 meter + 3,25 meter med en vägren på **25 centimeter!** Det finns ingen förklaring till hur en vägren på 25 centimeter ska räcka till som vinglutrymme om något händer.

Varje körbana på 60-sträckorna är marginellt bredare än GCM-vägen som är 2,85 meter bred. På 3,25 meter väg ska alltså mopedister och motorcyklister samsas med långtradare som väger 74 ton. Här ska traktorer och andra jordbruksredskap framföras.

**SMC föreslår att:** hela vägen mellan Vattnäs-Trunna görs om till 80-väg utom genom Holen där den ska vara 60 km. Hela vägen förses med en vägren på minst en meter där det finns utrymme att stanna om något oförutsett händer, t ex punktering och där oskyddade trafikanter kan köra och komma undan övrig trafik på E45. Hela vägen förses med mitträfflor istället för mitträcke.

### **Cirkulationsplatserna som planeras**

Det sker många MC-och mopedolyckor i cirkulationsplatser. Motorcyklister är överrepresenterade i olyckor här (4). Orsaken är prejning, halka, spill och förarfel. Varje installation medför en ökad skaderisk.

**SMC föreslår därför att:** inga installationer får göras i cirkulationsplatserna.

### **Fauna och flora**

Trafikverket har ägnat mycket resurser åt utredningar om flora och fauna som utmynnar i ett stort antal förslag till åtgärder. Det föreslår betydligt mer åtgärder för fåglar och fjärilar jämfört med oskyddade trafikanter på MC och moped vilket är förvånande. Några exempel är fyra faunapassager, två koportar, en hästpassage och en passage för medelstort vilt. Vidare föreslås åtgärder för den bruna gräsfjärilen, groddjur, utter, storspov och tofsvipa ska överleva. Det är förvånande att de oskyddade trafikanternas behov och säkerhet inte ens behöver beskrivas i en vägplan.

**SMC föreslår att:** utredningen görs om och inbegriper oskyddade trafikanter och att utredningen därefter lämnar förslag till åtgärder som rör de oskyddade trafikanterna som ska färdas på vägen i enlighet med hänsynsmålet.



Borlänge den 24 november 2020

## **Åtgärder under själva vägarbetet**

Utredningen beskriver diverse åtgärder under pågående vägarbete men inget rör trafikanterna. Motorcyklister är överrepresenterade i olyckor i samband med vägarbeten (5). Många kör omkull på grund av grus vilket leder till skador på person och fordon.

**SMC föreslår därför att:** Trafikverket föreslår omledning för dem som färdas på MC och moped under den tid arbetet pågår.

För SMC

För SMC Dalarna

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
[E-post](#)  
Telefon: 070-538 39 38

Johan Lindström  
Ordförande  
[E-post](#)  
Telefon: 076-826 81 33

### Källor

1. [Ökad säkerhet för MC och moped](#), gemensam strategi 2010-2020, version 1.0
2. [Dödade på MC i räckesolyckor 2000-2020](#), SMC.
3. [Definition av ett säkert räckesområde för MC](#), Nordqvist, Fredriksson, Wenäll
4. [Skadade motorcyklister – En analys av var i vägnätet som motorcyklister skadas och skadornas svårhetsgrad](#), Forsman VTI
5. [Dödsolyckor vid vägarbeten, En studie av trafikolyckor med dödlig utgång vid vägarbeten 2003-2013](#), Eva Liljegren Trafikverket

