

Borlänge den 11 maj 2016

Till

Transportstyrelsen
vag@transportstyrelsen.se

Remissvar Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:183) om vägsäkerhet, diarienummer TSF 2015-66

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, svarar på remissen även om vi inte fanns bland remissinstanserna eftersom frågan om vägsäkerhet är viktigare för motorcyklister än någon annan trafikantgrupp.

SMC delar Transportstyrelsens uppfattning att det inte är rimligt att i alla avseenden kräva att kontinuerliga säkerhetsinspektioner på 6000 km TEN-T-väg. Däremot anser SMC att betydligt större insatser bör göras i samband med säkerhetsinspektionerna vid nybyggnad, ombyggnad eller ändring på befintlig väg samt i samband med dödsolyckor på TEN-T-vägarna. SMC har inte sett någon skillnad på vägarnas utformning utifrån ett MC-perspektiv i Sverige vilket är tydligt i många andra EU-länder.

Vägytans egenskaper

Det är mycket bra att trafikanternas säkerhet lyfts fram liksom vägytans egenskaper. Flera motorcyklister har dödats och skadats allvarligt de senaste åren på grund av hal beläggning på TEN-T-vägar.

Kurvor och korsningar

Ser man på var motorcyklister dödas sker de flesta olyckorna i kurvor följt av korsningar. Det är därför bra att korsningar lyfts fram. Flera dödsolyckor har skett i korsningar på 2+1-vägar då andra trafikanter inte sett motorcyklister och korsat MC-förarens körbanan. Många av- och påfarter på TEN-T-vägar har nypanade kurvor där vi vet att olycksrisken är hög. Här bör aldrig räcken sättas upp och om så sker – bör räcken på både av- och påfarter förses med Motorcycle Protection System, MPS.

Tillåt MC i kollektivkörält

Föreskriften lyfter fram möjligheten att separera gående, cyklister och moped klass II från övrig trafik. SMC föreslår att detta kompletteras med att de som färdas på motorcykel och moped klass I kan skiljas från övrig trafik genom att få tillåtelse att köra i kollektivkörält.

Mitt- och sidoräcken

Många motorcyklister dödas på TEN-T-vägarna. Det vanligaste krockvåldet är räcken, både mitt- och sidoräcken. Detta trots trafiksäkerhetsanalyser, trafiksäkerhetsgranskningar, säkerhetsinspektioner och djupstudier av dödsolyckor. Under 2015 dog en MC-förare i en kollision med ett räcke på Sveriges nyaste och modernaste motorväg som invigdes ett par veckor före dödsolyckan av infrastrukturministern. Motorcyklisten fick kroppsdelar avslitna.

Under 2014 dog 2014 sex motorcyklister i räckesolyckor, fem av dem skedde på TEN-T-vägar. Även här skedde olyckor där trafikanterna fick kroppsdelar avslitna och spridda över vägen. Sedan 2000 har 27 motorcyklister dött i kollision med räcke på TEN-T-vägar, knappt hälften av dem på E4.

Därför ser SMC positivt på att Transportstyrelsen förtydligar att skyddsanordningar ska ha en optimal funktion, då vi förutsätter att detta omfattar säkerhet för alla trafikanter. SMC är också positiv till att en trafiksäkerhetsgranskning ska genomföras inom ett år efter att den tagits i



Borlänge den 11 maj 2016

trafik. SMC förutsätter att Transportstyrelsens utsedda granskare i dessa sammanhang kräver att räcken och annan vägutrustning som dödar och lemlästar trafikanter byts ut.

Enligt VGU ställs krav på släta räcken utan utstickande delar på TEN-T-vägar där fler än 100 motorcyklister körde vid det tillfälle då Trafikverket genomförde en flödesmätning. Eftersom varken Trafikverket eller Transportstyrelsen vet var en MC-olycka kommer att ske bör krav på släta räcken för motorcyklister gälla på alla TEN-T-vägar.

I samband med trafiksäkerhetsanalys bör val av sidoområdesåtgärd beaktas betydligt mer än vad som sker idag. Tyvärr ses sidoräcke som ett säkert sidoområde vilket enbart stämmer för personbil, inte för dem som färdas på motorcykel och moped klass I.

SMC vill slutligen påtala behovet av att placera mitt- och sidoräcken längre ifrån körbanan än vad som är tillåtet idag. Om något oförutsett händer som till exempel ett vilt, en dieselfläck, en prejning av omkörande fordon, har de som kör motorcykel och moped klass I inte en chans att slippa undan räckeskollisionen. En kollision med räcken innebär att risken att omkomma ökar med 15-80 procent beroende på vilken studie man utgår från. Ett säkerhetsavstånd på cirka två meter rekommenderas i andra länder vilket är det minsta vi bör ha i Sverige.

SMC står givetvis till ert förfogande i ert fortsatta arbete för ökad vägsäkerhet.

För Sveriges MotorCyklister

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

