

Borlänge den 14 maj 2018

Till

trafikverket@trafikverket.se

Förslag till nya föreskrifter för väg E4, Västernorrlands län, diarienummer TRV 2018/3126

Sveriges MotorCyklister har ännu en gång fått en remiss som handlar om höjd hastighet på en väg sedan ett mitträcke installerats. Så här beskriver Trafikverket hur trafiksäkerheten ökar:

”Hastighetsförändringen utförs i kombination med trafiksäkerhetsåtgärden mötesseparering med mitträcke, vilket innebär att antal dödade och svårt skadade kommer att minska.”

För SMC är trafiksäkerhet viktigt och mittseparering kan öka säkerheten även för motorcyklister. Men, syftet med installationen bör inte bara vara att minska risken för kollisioner. Det måste också vara att minimera skaderisken för dem som krockar med räcket.

Det framgår inte av konsekvensutredningen hur räckesinstallationen ska genomföras. En motorcyklist överlever en krock med räcke i den högsta tillåtna föreslagna farten – under förutsättning att vägghållaren väljer ett räcke som försetts med Motorcycle Protection System, MPS. En motorcyklist upplever dödligt krockvåld mot oskyddade räckesstolpar i en hastighet av 60 km/timme (1-2). Därför har valet av räcke på den aktuella sträckan betydelse för om en motorcyklist överlever en räckeskollision eller inte. Om Trafikverket väljer räcke med oskyddade stolpar minskar säkerheten för motorcyklister. Kostnaden för att installera MPS på ett räcke är 250 kronor per meter.

För motorcyklister är faktiskt chansen att överleva många gånger högre om han/hon krockar med en bil jämfört med en kollision med ett räcke med oskyddade stolpar (vajerräcke/w-balk) (4-6).

För en motorcyklist är det också viktigt att det finns ett vingelutrymme – en recovery zone – mellan körbana och räcke om något oförutsett skulle inträffa. Ett antal olika studier i världen pekar på att detta avstånd bör vara minst 1,5-2 meter och öka i takt med den hastighet som tillåts på vägen (1+3).

SMC har tidigare tagit del av underlaget till Nationell Plan och framförde då att Trafikverkets planering inte omfattade utformning utifrån alla oskyddade trafikanter, d v s även de som färdas på motorcykel och moped klass I. Av utredningen verkar det som om de oskyddade trafikanterna enbart är de som går och cyklar. Detta är en väg som trafikeras av många MC-turister. Det finns även motorcyklister som använder vägen för pendling.

SMC föreslog att Trafikverket ska inkludera MC-säkerhet i planering och utformning av den nya sträckningen. Det finns en uppenbar målkonflikt och det är att installationen av räcken ökar skaderisken för motorcyklister på vägen vilket inte framgår av utredningen. Därför krävs hänsyn till MC vid dels val av räcke, dels installation av räcken.

SMC har tittat på MC- och mopedolyckor på E4 i Västernorrland under perioden 2007-2017. Under dessa år har en motorcyklist dödats, fyra skadats allvarligt, 16 skadats måttligt och 41 lindrigt på E4 genom Västernorrland. Den motorcyklist som dödats gjorde det i kollision med ett mitträcke. En av fyra allvarligt skadade berodde på kollision med ett räcke. E4 är också den väg i Sverige där flest motorcyklister dödas i kollision med räcke. E4 är samtidigt en väg där vägsäkerhetslagen gäller som kräver att vägghållaren väljer räcken utifrån säkerheten hos de oskyddade trafikanterna, inklusive motorcyklister

Med detta svar vädjar SMC till Trafikverket om att välja ett räcke med MPS samt att installera det på ett säkert avstånd från körbanan för att minimera risken för dödade och allvarligt skadade på motorcykel på den aktuella sträckan.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 14 maj 2018

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Tel: 070-557 75 00

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 070-538 39 38

Källhänvisningar

1. Definition av ett säkert räckes för motorcyklister, en litteraturstudie. Fredriksson, Nordqvist, Wenäll 2015
2. A crash testing evaluation of Motorcyclist Protection System for use in steel w-beam barriers, Joanne Baker et al. 2017
3. Säkrare sidoområde från ett MC-perspektiv, VTI, Svevia, SMC och KTH 2015
4. The risk of fatality in motorcycle crashes with roadside barriers, Paper 07-0474, Hampton C Gabler 2007
5. The emerging risk of fatal motorcycle crashes with guardrails, Hampton Gabler 2007
6. Fatality risk in motorcycle collisions with roadside objects in the United States, Daniello & Gabler 2010

