

Till trafikverket@trafikverket.se

Angående nya föreskrifter för Rotebroleden, väg 267, Stockholms län, TRV 2018/55150.

Trafikverket har skickat ut förslag till nya föreskrifter som rör förändrade hastigheter utifrån Utbyggnad till två körfält i vardera riktning med mittseparering av väg 267. Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, svarar på remissen för att försöka förmå Trafikverket att:

1. Beakta den ökade skaderisken ett hinder i vägens säkerhetszon utgör för oskyddade trafikanter.
2. Välja räcken som minskar skaderisken för motorcyklister.
3. Installera räcken på ett avstånd som medger ett vingelutrymme för oskyddade trafikanter (1,5-2 meter enligt internationell forskning)
4. Välja förlåtande sidoområden istället för sidoräcken.
5. Skapa säkra av- och påfarter.
6. Föreslagen hastighet, 80 km/timme är rimlig om räcken förses med Motorcycle Protection Systems, MPS. Kostnad för detta är 250 kronor per meter. I detta fall handlar det om att förse 6,7 kilometer på räckets båda sidor med MPS vilket betyder en merkostnad med 3 350 000 kronor. Ett annat tänkbart alternativ är att behålla befintliga betongräcken som inte har oskyddade stolpar och därmed är säkrare för oskyddade trafikanter på MC att krocka med (2,3,4,5,6,7). På sträckan har det skett en krock mellan MC och betongrække under de senaste tio åren. Motorcyklisten skadades lindrigt vilket bekräftar SMC:s krav.

Beakta den ökade skaderisken för oskyddade trafikanter

Det finns knappt 5 miljoner bilar i Sverige och 320 000 motorcyklister. Ändå dör fler motorcyklister i räcken, de flesta på det statliga vägnätet. Att inte belysa den ökade skaderisken i en konsekvensbeskrivning som utgår från Nollvisionen är fel anser SMC. Risken för en motorcyklist att dödas i en räckesolycka är 27 gånger högre jämfört med dem som färdas i personbil (1.) För en motorcyklist är chansen att överleva betydligt högre vid kollision med bil jämfört med ett w-balk/vajerrække (2, 3, 4).

Välja räcken som minskar skaderisken för motorcyklister

De räcken som medför minskad skaderisk är släta räcken utan oskyddade stolpar. Allra bäst är räcken med MPS. Forskning visar att motorcyklister överlever kollisioner i över 106 km/t. Vid krock med w-balkräcken går gränsen vid 60 km/t (5, 6). Alla kollisioner med fasta objekt leder till högre risk att dödas jämfört med risken att krocka med ett annat fordon. Amerikansk forskning visar att risken att dödas i kollision med w-profilrække/vajerække är 12 procent medan risken att dödas i kollision med betongrække är 8 procent. Den konkluderar därför att risken för allvarlig skada är 1,4 gånger högre vid krock med w-profil jämfört med betongrække. Forskningen har också funnit att risken att dödas är högre i kollision med både betong- och wprofilrække jämfört med bil där risken är 4,8 procent (2, 3, 4).



Installera räcken med ett säkerhetsavstånd från körbanan

Det finns ett antal studier från hela världen som pekar på behovet av en "recovery zone", ett skivutrymme. Att placera räcket några decimeter från vägbanan ökar risken för olyckor om något oförutsett händer, särskilt för en oskyddad trafikant (7, 8). Ett antal uppmärksammade olyckor har skett i Sverige på grund av hal beläggning och brister i körbanan. Motorcyklister som krockat med räcken då de gått omkull har dödas och skadats allvarligt. Varje år dödas tre personer i Sverige som av någon anledning stannat på en 2+1-väg med en bil (9). Även på en 2+2-väg kommer sannolikt fordon att stanna ofrivilligt på grund av olika orsaker.

Skapa säkra på- och avfarter

Trafikverkets djupstudier visar att två tredjedelar av singelolyckor med dödlig utgång på MC sker i kurvor. Att skapa hinderfria sidoområden i på- och avfarter är oerhört viktigt för att minska ökad skaderisken för förare och passagerare på MC. Givetvis bör sidoräcken undvikas till varje pris. Om dessa ändå installeras tar SMC för givet att de förses med MPS för att minska skaderisken för oskyddade trafikanter.

Välj förlåtande sidoområden istället för sidoräcken

Det framgår inte av konsekvensutredningen hur vägen kommer att vara utformad utöver mitträckena. Även om Trafikverket slopade kraven på att beakta motorcyklister i utformning av säkra sidoområden i VGU 2015 utgår SMC från att Nollvisionen är utgångspunkten för planering och utformning av väg 267. Då är det självklart att väghållaren så långt det är möjligt rensar sidområdet och skapar säkra sidoområden istället för att sätta upp sidoräcken. Även sidoräcken utgör en risk för oskyddade trafikanter (7).

STRADA

SMC har gjort ett uttag ur STRADA för perioden 1 januari 2007-26 oktober 2018. En motorcyklist har skadats allvarligt, två måttligt och fem lindrigt skadade.

Föreslagen hastighet

SMC har inga invändningar mot den föreslagna hastigheten. Men, en förutsättning för att inte försämra säkerheten för oskyddade trafikanter är att räckena förses med MPS. Kostnaden är 3,35 miljoner kronor vilket är en rimlig kostnad för att minska skaderisken för oskyddade trafikanter på sträckan då räcken installeras på vägen.

För Sveriges MotorCyklister
Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
E-post: maria.nordqvist@svmc.se
Telefon: 070-538 39 38

För SMC Stockholm
Olle Henriksson
Ordförande
E-post: olle.henriksson@smcstockholm.se
Telefon: 073-596 32 24



Borlänge den 26 oktober 2018

Källhänvisningar

1. Trafikverkets djupstudier av dödade på MC och i personbil och fordonsbestånd enligt SCB 30 juni respektive år 2000-2016
2. The risk of fatality in motorcycle crashes with roadside barriers, Paper 07-0474, Hampton C Gabler 2007
3. The emerging risk of fatal motorcycle crashes with guardrails, Hampton Gabler, 2007
4. Fatality risk in motorcycle collisions with roadside objects in the United States, Daniello & Gabler 2010
5. Motorcyclist impact into roadside barriers, Grzebieta et al 2013
6. A crash testing Evaluation of Motorcyclist protection Systems for use on Steel W-beam Safety barriers, Joanne Baker et al. 2017
7. Definition av ett säkert räckes för motorcyklister”, Nordqvist, Wenäll och Fredriksson 2015
8. Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv, VTI, SMC, Svevia och KTH, 2015
9. Omkomna i samband med fordonsstopp på mötesfri väg, 2008-2013, Magnus Lindholm, Trafikverket

