

Borlänge den 14 november 2018

Till [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

## **Åtgående ombyggnad av väg 136, Algutsrum-Glömminge, TRV 2018/50112**

Sveriges MotorCyklister, SMC och SMC Kalmar län har tagit del av samrådsunderlaget. Eftersom trafiksäkerhet är vårt viktigaste verksamhetsområde lämnar vi in detta svar gemensamt till Trafikverket. Syftet är att försöka förmå Trafikverket att planera och bygga vägar som utgår från samtliga trafikantgrupper, även oskyddade på motorcykel och moped klass I. SMC väddar till Trafikverket att beakta säkerheten för dem som färdas på MC och moped klass I på Öland.

### **Vad är en oskyddad trafikant?**

I Trafikverkets underlag är det uppenbart att man enbart räknar in cykel, fotgängare och möjligen moped klass II i underlaget. MC och moped klass I får inte framföras på trottoarer och GCM-vägar som nämns. Trafikverket måste ta med alla oskyddade trafikantgrupper i planeringen, även förare och passagerare på motorcykel och moped klass I. FN, WHO, EU, Sveriges regering och riksdag har accepterat detta och det måste även ske inom Trafikverket i praktiken, inte bara som några rader text i VGU.

### **MC-och mopedtrafik på Öland**

På Öland finns cirka 1 200 motorcyklar i trafik samt 400 moped klass I. I Kalmar kommun finns cirka 3000 registrerade motorcyklar och mopeder. Många färdas på denna väg dagligen till arbete och skola samt för utflykter på fritiden. Till detta kommer otroliga mängder turister på motorcykel varje år. De färdas på denna väg under sina semesterdagar på Öland. Trafikverket kan inte bortse från dessa trafikantgrupper och deras säkerhet. Trafikverket kan inte öka säkerheten för vissa trafikantgrupper på bekostnad av andras.

### **MC-och mopedolyckor på väg 136**

Det framgår inte av underlaget hur många av olyckorna som skett på MC och moped. Enligt STRADA handlar det om 7 måttligt och lindrigt skadade 2013-2018. Samtliga har skett i korsningar. Ingen av dessa olyckor kan förhindras genom att bygga mitträcken.

### **Beakta den ökade skaderisken för oskyddade trafikantgrupper**

Det finns knappt 5 miljoner bilar i Sverige och 320 000 motorcyklister. Ändå dör fler motorcyklister i räckan, de flesta på det statliga vägnätet. Att inte belysa den ökade skaderisken i en samrådsplan 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/vajerräcke (2, 3, 4).

### **Ölands landskap och konsekvenser för de boende**

Människor reser till Öland för det unika kulturlandskapet. Att bygga om vägen till en 2+1-väg med mitt- och sidoräcken innebär att landskapsbilden helt förstörs. Att bygga om vägen till 2+1-väg med mitt- och sidoräcken innebär att framkomligheten försämras och att sociala kontakter försvåras för de boende längs vägen.

### **Förslag 1, välj räfflad mittseparering istället för mitträcken**

SMC har inget emot att vägen breddas och får mittseparering under förutsättning att den inte ökar skaderisken för oskyddade trafikantgrupper. Därför förordar SMC mittseparering med räffling istället för räckan. Det är en kostnadseffektiv metod som minskar risken för allvarliga

**Sveriges MotorCyklister**

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



**Sveriges MotorCyklister**

olyckor utan att i någon större mån öka risken för motorcyklister (5, 6). Räffling är dessutom en driftåtgärd som kan genomföras på långa sträckor utan att en vägplan krävs. Trafikverket har befintliga riktlinjer för att undvika bullerstörningar från räfflade vägar, utan att minska den trafiksäkerhetshöjande funktionen. Mitträffor är alltså lönsamt för Trafikverket avseende nyinvestering och underhåll samtidigt som de ökar säkerheten för samtliga trafikanter.

### **Förslag 2, Skapa av- och påfarter, installera ljussignaler samt cirkulationsplatser**

Ett av problemen på Öland och andra turistorter är att turisttrafiken säsongvis gör det nästan omöjligt att köra ut från anslutande vägar. Här är behovet stort av av- och påfarter, korsningar med ljussignaler eller cirkulationsplatser för att öka framkomligheten, särskilt för de boende. Eftersom samtliga MC-och mopedolyckor på Öland skett i korsning förutsätter SMC att Trafikverket tar särskild hänsyn till detta faktum.

### **Förslag 3, välj förlåtande sidoområden**

Trafikverket väljer slentrianmässigt sidoräcken istället för att skapa förlåtande sidoområden. Längs väg 136 finns förlåtande sidoområden utan hinder där vi befarar att sidoräcken sätts upp. Vi ber Trafikverket att, av hänsyn till både säkerhet och landskapsbild, inte sätta upp sidoräcken. Varje hinder i vägmiljön ökar skaderisken för att motorcyklister och mopedister.

### **Förslag 4, välj räcken som minskar skaderisken för motorcyklister**

Om Trafikverket väljer att montera räcken trots kunskapen om den ökande skaderisken för motorcyklister måste Trafikverket välja räcken som innebär minsta möjliga skaderisk, vilket är släta räcken utan oskyddade stolpar. Allra bäst är räcken med underglidningsskydd. Forskning visar att motorcyklister överlever kollisioner med dessa i över 106 km/t. Vid krock med w-balkräcken går gränsen redan vid 60 km/t (7, 8). Alla kollisioner med fasta objekt leder till högre risk att dödas jämfört med risken att krocka med ett annat fordon.

### **Förslag 5, Installera räcken med ett säkerhetsavstånd från körbanan**

Det finns ett antal studier från hela världen som pekar på behovet av en "recovery zone", vingelutrymme. Att placera räcket några decimeter från vägbanan ökar risken för olyckor om något oförutsett händer, särskilt för en oskyddad trafikant (9, 10). Ett antal uppmärksammade olyckor har skett på grund av hal beläggning och brister i körbanan. Motorcyklister som krockat med räcken då de gått omkull har dödats och skadats allvarligt. Moped klass I som inte får färdas på GCM-vägar är också hänvisade till 2+1-vägar där de max får köra i 45 km/t och behöver ett säkert utrymme. Varje år dödas tre personer i Sverige som av någon anledning stannat på en 2+1-väg med en bil, sannolikt på grund av brist på utrymme (11).

### **Förslag 6, Skapa säkra korsningar**

En hel del olyckor på 2+-1-vägar som resulterat i både dödade och allvarligt skadade har skett i korsningar. Ett sätt att minska olycksrisken är att skapa stora utrymmen där inte stolpar och räcke kan skymma motorcyklister och mopedister. Motorcyklister har tyvärr också dödats och skadats av rondellutsmäckning. Självklart ska därför inte detta tillåtas på väg 136.

SMC och SMC Kalmar står givetvis till Trafikverkets förfogande i arbetet för ökad säkerhet för motorcyklister.

För SMC  
Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
070-538 39 38  
[maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

För SMC Kalmar  
Mattias Olsson  
Ordförande  
070-679 08 98  
[romaol@telia.com](mailto:romaol@telia.com)



### **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. Säker framkomlighet, Trafiksäkerhetseffekter på mitträfflade vägar, VTI Notat 28-2012
6. Säker framkomlighet, Trafiksäkerhetseffekter 2013 och 2014, VTI Notat 7-2016
7. Motorcyclist impact into roadside barriers, Grzebieta et al 2013
8. A crash testing Evaluation of Motorcyclist protection Systems for use on Steel W-beam Safety barriers, Joanne Baker et al. 2017
9. Definition av ett säkert räckes för motorcyklister”, Nordqvist, Wenäll och Fredriksson 2015
10. Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv, VTI, SMC, Svevia och KTH, 2015
11. Omkomna i samband med fordonsstopp på mötesfri väg, 2008-2013, Magnus Lindholm Trafikverket

