

## Motion till riksdagen 2011/12:T204

av **Helene Petersson i Stockaryd (S)**

# Säkrare trafikmiljö för mc-förare

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör anta en nationell standard för räcken och mittbarriärer som säkrar trafikmiljön också för motorcyklister.

## Motivering

Motorcyklister är överrepresenterade både i olyckor med dödlig utgång och med svåra skador mot räcken.

På drygt ett år har 10 mc-förare omkommit i räckesolyckor och bara i sommar har två förare omkommit på grund av mittvagnar.

Under perioden 2000–2010 har 42 motorcyklister dödats i räckesolyckor. Räcken är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång på motorcykel, och antalet räckesolyckor ökar. Ännu fler har skadats allvarligt i räckesolyckor. Under perioden 2003–2009 har 93 motorcyklister skadats svårt och 106 lindrigt. Dessa siffror visar att det krävs särskilda åtgärder i form av säkrare räcken för att rädda liv och minska risken för ett livslångt lidande för dem som krockar med ett räcke på motorcykel.

Den 1 januari 2011 trädde vägsäkerhetslagen i kraft. Den pekar ut motorcyklister som oskyddade trafikanter. En faktor som särskilt ska beaktas enligt lagen i samband med vägars detaljutformning är just mittremsor och barriärer för oskyddade trafikanter. Trots detta faktum har Trafikverket inte tagit fram något särskilt mc-räcke för kortare eller längre vägavsnitt. Trafikverket som representerade Sverige i CEN röstade den 16 juni 2011 nej till en europeisk standard som innebär underglidningsskydd på räcken för att göra dem säkrare för motorcyklister. Det blev istället en teknisk specifikation som är frivillig för Sverige att anta som nationell standard.

Sverige sätter upp mer räcken än något annat land i Europa. Det handlar om både mitträcken och sidoräcken. Statistik och forskning visar att ju mer

**Fel! Okänt namn på**

räcken som sätts upp, desto fler motorcyklister dödas och skadas i räcketolyckor. För all trafik är mittbarriärer ett bra sätt att minska olyckorna men det går att minska skaderisken ytterligare genom att välja räcketstyper som är mer förlåtande vid kollisioner, förlåtande sidoområden istället för räcken samt att placera räcken längre ifrån vägbanan. Det skulle minska krockvåldet vid en kollision. Trafikverket har uttalat att man vill ha sidoräcken på alla vägar över 80 km/h. Trafikverkets dokument som styr vägars utformning säger tydligt att räcken ska sättas upp i ytterkurvor för att spara pengar. Det är samtidigt den plats där 76 % av singelolyckor med dödlig utgång på motorcykel sker.

Ny svensk forskning visar att vajerräcken och w-balkräcken, som är mest förekommande i Sverige, är lika farliga för motorcyklister. Det visar också att behovet av forskning och utveckling kring säkrare räcketstyper för alla fordonsslag är stort. All forskning både i Sverige och i andra länder visar att räcken med slät utformning, utan stolpar, minskar risken för allvarliga skador och dödsfall.

I ett stort antal europeiska länder avsätts årligen stora summor för att göra räcken säkrare för motorcyklister genom underglidningsskydd. Där dessa har satts upp har ingen dödat eller skadats allvarligt. Sverige är ett föregångsland för trafiksäkerhet men på området säkra mc-räcken ligger vi långt efter. Det är viktigt att Trafikverket årligen avsätter en del av de medel man förfogar över för nyinvestering och reparationer av räcken för att göra dem säkrare för motorcyklister, som är den trafikantgrupp som löper störst risk att skadas och dödas i räcketolyckor. Ska Sverige kunna leva upp till nollvisionen så måste även trafikmiljön för motorcyklister göras säkrare.

Stockholm den 21 september 2011

*Helene Petersson i Stockaryd (S)*