Trafikutskottets betänkande 1976/77:1

med anledning av motion om säkrare motorvägstrafik

Motionen

I motionen 1975/76:1612 av herr Sjöholm (fp) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna att motorvägarna skall förses med skydd i form av t. ex. räcken eller stängsel som förhindrar olyckor genom överkörning på motsatt körbana.

Remissyttrandena

Över motionen har yttranden inhämtats från statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

I vägverkets remissyttrande framhålls att studier av trafiksäkerheten på det allmänna vägnätet visar att motorvägar som är byggda enligt nuvarande svensk standard är mycket säkrare än övriga vägtyper.

Beträffande olyckor på motorväg har det konstaterats att vid var femte olycka något fordon kommit över på körbana för mötande trafik. Mötesolyckor, dvs. kollision mellan fordon med motsatta körriktningar, utgör emellertid endast två procent av det totala antalet motorvägsolyckor. Motsvarande siffra för riksvägarna är åtta procent och genomsnittet för det allmänna vägnätet på landsbygd är tolv procent. Mötesolyckor på motorvägar är alltså en relativt sällsynt olyckstyp. Enstaka olyckor på motorväg kan enligt verket naturligtvis ha mycket svåra konsekvenser. Det anses emellertid inte med fog kunna göras gällande att olyckor på motorvägar skulle ha väsentligt svårare konsekvenser än olyckor på andra riksvägar.

Ett räcke i mittremsan minskar enligt verket skadeföljden vid vissa trafikolyckor men reducerar samtidigt det fria utrymme inom vilket en fordonsförare kan manövrera för att återfå kontrollen över sitt fordon. Forskningsresultat har också visat att förekomsten av mitträcke leder till ett ökat antal olyckor.

Eftersom vägverkets anslag är begränsade måste vidare enligt verkets uppfattning varje åtgärd bedömas med hänsyn till dess nytta och kostnad. I vad gäller räcken utgörs nyttan framför allt av trafiksäkerhetseffekter. Dessa förhållanden har beaktats vid utarbetandet av anvisningar för uppsättande av mitträcken. Anvisningarna föreskriver att sådana erfordras om mittremsan är smalare än åtta meter och trafikflödet överstiger 15 000 fordon

per årsdygn. En generösare inställning till uppsättande av räcken skulle leda till att resurser måste tas från åtgärder som kan ge större trafiksäkerhetsvinster per satsat kapital.

Trafiksäkerhetsverket framhåller att det från de synpunkter verket har att företräda är ett önskemål att motorvägars mittremsor ges en sådan bredd att riskerna för överkörningar blir minsta möjliga. En sådan utformning av mittremsorna är emellertid mycket kostsam och kan normalt inte heller tillämpas på redan befintliga motorvägar med smala mittremsor. I de fall det av kostnads- eller andra skäl inte är möjligt att anordna tillräckligt breda mittremsor för att förhindra överkörningsolyckor torde endast kvarstå möjligheten att sätta upp skyddsräcken.

Verket anser sig sålunda i princip kunna biträda motionärens synpunkter om önskvärdheten att förhindra överkörningsolyckor men anser samtidigt att behovet av räcken för detta ändamål bör avgöras från fall till fall med hänsyn till rådande förhållanden.

Även utskottet finner det angeläget att en än mer ökad trafiksäkerhet på motorvägarna kommer till stånd. Av det anförda framgår också att åtgärder härför fortlöpande vidtas i enlighet med bl. a. de av vägverket utfärdade anvisningarna för uppsättande av mitträcken. Frågan om i vilken ytterligare utsträckning detta skall ske bör dock som de båda verken framhållit bedömas från fall till fall med hänsynstagande till såväl kostnadsaspekterna som omständigheterna i övrigt. Utskottet förutsätter också för sin del att en omsorgsfull prövning – med tillbörligt beaktande av de viktiga trafiksäkerhetsaspekterna – i de enskilda fallen sker.

Under hänvisning härtill samt till vad de båda verken i övrigt anfört finner utskottet någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida ej påkallad och avstyrker därför motionen.

Utskottet hemställer följaktligen

att riksdagen avslår motionen 1975/76:1612.

Stockholm den 26 oktober 1976

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Lindahl i Lidingö (s), Håkansson i Rönneberga (c), Hjorth (s), Sellgren (fp), Hugosson (s), Torwald (c), Rosqvist (s), Clarkson (m), Zachrisson (s), Östrand (s), Komstedt (m) och fru Wohlin-Andersson (c).

Bilaga

Yttranden över motionen 1975/76:1612

Statens vägverk (1976-05-24)

Studier av trafiksäkerheten på det allmänna vägnätet visar att motorvägar som är byggda enligt nuvarande svenska standard är mycket säkrare än övriga vägtyper. Som mått på trafiksäkerheten används vanligen olyckskvoten dvs. antalet olyckor per miljon fordonskilometer. På motorvägar är olyckskvoten i genomsnitt 0,3 medan den är 0,4 på motortrafikleder och 0,5 på övriga högklassiga tvåfältsvägar. På det sekundära och tertiära vägnätet är olyckskvoten större än 0,7. Genomsnittet för det allmänna vägnätet på landsbygden är 0,65.

Beträffande olyckor på motorväg har det konstaterats att vid var femte olycka har något fordon kommit över på körbana för mötande trafik. Mötesolyckor, dvs. kollision mellan fordon med motsatta körriktningar, utgör emellertid endast 2 procent av det totala antalet motorvägsolyckor. Motsvarande siffra för riksvägarna är 8 procent och genomsnittet för det allmänna vägnätet på landsbygd är 12 procent. Mötesolyckor på motorvägar är alltså en relativt sällsynt olyckstyp.

Vad gäller olyckornas svårighetsgrad kan nämnas att 32 procent av de polisrapporterade olyckorna på motorvägar resulterar i personskador. För riksvägar är motsvarande tal 20 procent. Den andel av personskadeolyckorna som har dödlig utgång är 10 procent på motorvägar och 12 procent på riksvägar. Enstaka olyckor på motorväg kan naturligtvis ha mycket svåra konsekvenser. Med hänsyn till ovan nämnda siffror torde det emellertid vara fel att påstå att olyckor på motorväg skulle ha väsentligt svårare konsekvenser än olyckor på andra riksvägar.

Ett räcke i mittremsan minskar skadeföljden vid vissa trafikolyckor. Förekomsten av mitträcke minskar emellertid det fria utrymme inom vilket en fordonsförare kan manövrera för att återfå kontrollen över sitt fordon. Forskningsresultat har därför visat att förekomsten av mitträcke leder till ett ökat antal olyckor.

Eftersom vägverkets anslag är begränsade måste varje åtgärd bedömas med hänsyn till dess nytta och kostnad. Vad gäller räcken utgöres nyttan framför allt av trafiksäkerhetseffekter. Dessa förhållanden har beaktats vid utarbetandet av anvisningar för uppsättande av mitträcken. Anvisningarna föreskriver att mitträcke erfordras om mittremsan är smalare än 8 m och trafikflödet överstiger 15 000 fordon per årsdygn. En generösare inställning till uppsättande av mitträcken skulle leda till att resurser måste tagas från åtgärder som kan ge större trafiksäkerhetsvinster per satsat kapital.

Statens trafiksäkerhetsverk (1976-06-14)

Motionären tar upp frågan om vilka åtgärder som kan vidtas mot den olyckstyp där ett fordon i samband med halka eller eljest kör över mittremsan på motorväg och in på den motsatta körbanan.

Någon samlad statistik föreligger inte om den olyckstyp som det här är fråga om. Erfarenhetsmässigt kan dock sägas att i de fall en kollision inträffar vid en sådan överkörning blir de personella och materiella skadorna oftast svåra och omfattande.

Från de synpunkter trafiksäkerhetsverket har att företräda är det ett önskemål att motorvägars mittremsor ges en sådan bredd att riskerna för överkörningar blir minsta möjliga. En sådan utformning av mittremsan är emellertid mycket kostsam och kan normalt inte heller tillämpas på redan befintliga motorvägar med smal mittremsa.

I de fall det av kostnads- eller andra skäl inte är möjligt att anordna en tillräckligt bred mittremsa för att förhindra överkörningsolyckor torde endast kvarstå möjligheten att sätta upp skyddsräcken.

Vid avvägningen mellan den skada som kan uppkomma på ett fordon som kör på ett räcke i mittremsan på en motorväg och risken för en kollision med ett fordon på motgående körbana, synes allt tala för att räcke är att föredra. Moderna räckestyper har också viss eftergivlighet vilket kan medverka till mindre omfattande skador vid påkörning.

Trafiksäkerhetsverket anser sig sålunda i princip kunna biträda motionärens synpunkter om önskvärdheten att förhindra överkörningsolyckor men anser samtidigt att behovet av räcken för detta ändamål bör avgöras från fall till fall med hänsyn till rådande förhållanden.

GOTAB 76 52329 S Stockholm 1976