

Till

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

## Sveriges MotorCyklister

### Remissvar Förslag till nya föreskrifter för väg 30, Kronobergs län, diarienummer TRV 2016/49879

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit emot ett 60-tal remisser från Trafikverket med förslag om förändrade hastigheter. Trafikverket började skicka ut remisser med förslag att genomföra hastighetssänkningar så snart remisstiden på förslaget om systematisk hastighetsöversyn gått ut vilket visar på ett lågt intresse för synpunkter från regioner och organisationer. Det tyder på att Trafikverket redan beslutat i frågan varför hela remissförfarandet och demokratin i hastighetsöversynen kan ifrågasättas.

SMC har övervägt att skicka ett gemensamt svar på dessa remisser då de huvudsakliga synpunkterna är samma för varje remiss. Säkra vägar och en logisk och rimlig hastighetsbegränsning är dock av stor vikt för våra medlemmar och därför kommer separata svar att lämnas på varje remiss.

#### Sammanfattning:

- SMC anser att den aktuella vägdelens ska mittsepareras med räffling och hastighetsbegränsningen 90 km/ timme ska bibehållas.
- Konsekvensutredningen är bristfällig och borde kompletteras.
- Sänkt skyltad hastighetsbegränsning ökar inte i sig trafiksäkerheten eftersom dagens hastighetsgränser inte respekteras av trafikanterna.
- En ologisk hastighetsbegränsning riskerar att leda till sämre respekt för hastighetsbegränsningar överlag.

#### Sänkt skyltad hastighet ökar inte trafiksäkerheten

Efterlevnaden av hastighetsgränserna i Sverige på vägar där skyltad gräns är 90 km/timme är dålig. Den föreslagna sänkningen av hastigheten kommer enligt tidigare studier att i praktiken reducera den genomsnittliga hastigheten med cirka 3-4 km/timme. Att därutöver montera ATK-kameror ger ingen markant hastighetssänkning. Att arbeta för ökad hastighetsefterlevnad utifrån dagens hastighetsgränser borde vara den första åtgärden från Trafikverket innan några ytterligare förändringar av hastighetsgränserna genomförs.

SMC anser att förslagen till förändringar ska vara logiska. En trafikant ska veta endast genom att köra på vägen vilken hastighetsbegränsning som gäller. En sänkning som inte upplevs som logisk kan skapa situationer där den som håller hastighetsgränsen blir en bromskloss. Motorcyklister utsätts på sådana vägsträckor bland annat för att tunga fordon gör farliga omkörningar.

#### Det finns alternativ till hastighetssänkningar

Mittseparering med räffling är en kostnadseffektiv metod som minskar risken för allvarliga olyckor utan att i någon större mån öka risken för motorcyklister (se exempelvis VTI notat 28-2012 och VTI notat 7-2016). 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. Kostnaden är så låg att det inte är nödvändigt att åtgärden ryms inom de ekonomiska planerna för *ombyggnad* av vägar.



Borlänge den 5 september 2016

I konsekvensutredningen borde kostnader och effekter för denna effektiva åtgärd redovisas. Det framstår istället som att Trafikverket redan på förhand bestämt sig för att hastigheten ska sänkas. Eftersom det ovan framgår att obefogade sänkningar av hastigheten leder till allvarliga konsekvenser och rubbar förtroendet för hastighetsbegränsningar överlag borde alla alternativ redovisas och utvärderas. Att genomföra det nuvarande förslaget, utan att mittseparera med räffling, kommer att försämra trafiksäkerheten då faktisk hastighet längs sträckan sannolikt blir oförändrad eller höjs.

### **Konsekvensutredningen är bristfällig**

I utredningen redovisas inga alternativa lösningar och huvuddelen består av en redovisning av det övergripande målet: att sänka hastigheten på vissa vägar. Det saknas även en redovisning av konsekvenserna för olika trafikantgrupper. I vissa avseenden är konsekvensutredningen rent bristfällig. Kostnaderna anges till enbart kungörandet av föreskriften när det i själva verket uppstår kostnader för omskytning med mera. Inte heller redovisas de samhällsekonomiska kostnaderna för restidsförlängningar eller ÅDT för personbilar, tung trafik och MC för den aktuella sträckan. Huruvida hastighetsändringen påverkar några miljö kvalitetsnormer framgår inte heller. En sänkning av hastigheten kan, beroende på vägens beskaffenhet, leda till att utsläppen ökar. En jämn och förutsägbar hastighetsbegränsning leder till effektiv körning och låga utsläpp. Montering av ATK framhålls i den övergripande remissen som en väsentlig del för att sänka de faktiska hastigheterna. Den kostnaden har inte heller vägts in. Det är märkligt att ett ingripande beslut föreslås fattas på så bristfälligt utredningsmaterial. En rimlig åtgärd vore att återta det aktuella förslaget och göra en verklig konsekvensutredning.

### **Yttrande**

SMC anser att den aktuella delen väg av 30 ska mittsepareras genom mitträffling. Den nuvarande hastighetsbegränsningen kan då bibehållas. Därmed ökar trafiksäkerheten och hastighetsefterlevnaden för alla trafikantgrupper. Eftersom konsekvensutredningen har stora brister bör förslaget om ändrad hastighet återtas och en ny utredning göras.

Vi står gärna till ert förfogande i diskussioner om ökad trafiksäkerhet för motorcyklister i Sverige.

För Sveriges MotorCyklister

Maria Nordqvist  
Poltisk sekreterare  
E-post: maria.nordqvist@svmc.se  
Tel: 070-538 39 38

Anders Stoor  
Kanslichef  
E-post: anders.stoor@svmc.se  
Tel: 070-376 69 74

