

Borlänge den 2 september 2019

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

## Angående förslag till nya hastighetsföreskrifter på E16, TRV 2019/44399 Dalarna

Sveriges MotorCyklister har getts möjlighet att besvara remissen från Trafikverket. SMC har undersökt olycksrapporter i STRADA under de senaste fem åren för MC-olyckor. SMC har konsulterat vår distriktsorganisation SMC Dalarna som har den lokala förankringen.

### Tidigare remissvar i frågan

SMC besvarade Trafikverkets remiss ”Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard Dnr TRV 2016/19427 den 19 maj 2016. SMC påtalade redan då att hela förslaget baseras på de som färdas i personbil och att Trafikverket dragit alltför ensidiga och långtgående slutsatser av vad regeringen presenterade i föreliggande budgetproposition. SMC var långt ifrån ensam om att framföra kritik. Regioner, kommuner, näringsliv och intresseorganisationer har framfört kritik mot Trafikverkets förslag om hastighetsgränser.

### Trafikverkets förslag baseras endast på hastighet omfattar inte samtliga fordonslag

Trafikverket har inga förslag till ökad trafiksäkerhet utöver att sänka hastighet eller att bygga om vägar genom att installera mitträcken. På alla vägar i Sverige som inte har mitträcke med ett visst trafikflöde ska hastigheten sänkas. Inga andra åtgärder eller alternativ till ökad trafiksäkerhet diskuteras överhuvudtaget i föreliggande förslag eller tidigare från Trafikverket.

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer och framgår av Vägars och gators utformning, VGU, som används vid ny- eller ombyggnation. I VGU saknas hänsyn till säkerhet för MC och moped klass I.

SMC är positiva till att mitträcke inte installeras på vägen eftersom räcket ökar skaderisken för alla som färdas på MC. Däremot anser SMC inte att hastigheten ska sänkas på alla vägar i landet som inte har ett mitträcke utifrån en akademisk beräkningsmodell. Trafikverket måste utreda varje väg och alla alternativ som finns till att sänka hastigheten. Mitträfflor är en vedertagen metod för att förhindra mötesolyckor som och ger effekt enligt undersökningar utförda av VTI. Friktion, som är en grundförutsättning för trafiksäkerhet, saknas också helt i resonemanget för ökad trafiksäkerhet trots att detta orsakat flera olyckor på sträckan. Ett antal andra åtgärder föreslås i slutet av detta remissvar.

### Trafikanternas inställning till hastighet

VTI:s mätningar av trafikanternas hastigheter visar att knappt hälften av Sveriges trafikanter håller hastighetsgränserna. VTIs mätningar visar också att sänkningar med tio kilometer per timme gör att trafikanterna sänker farten med 3-4 km/timme. Det finns inget i underlaget som visar på att en hastighetssänkning med från 90 till 80 km/timme ska minska antalet dödade med 10-15 procent. Hur sänkningen ska påverka antalet allvarligt skadade nämns överhuvudtaget inte.

### Förslaget är akademiskt och handlar inte om olyckorna i verkligheten

Trafikverkets förslag är helt akademiskt och har inte tittat på de verkliga olyckorna på vägen. Hastigheten föreslås sänkas på 30+57 kilometer långa sträckor från 90 till 80 där mitträcke saknas. Samtidigt föreslås hastigheten höjas från 90 till 100 km/h där mitträcken med oskyddade stolpar installerats. SMC har tittat på olyckorna på E16 i Dalarna under perioden 20140101-20190801. Det har skett elva olyckor, sju måttligt och fyra lindrigt skadade.

### Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge  
0243-669 70  
[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



Sveriges MotorCyklister

Fem av olyckorna har skett i korsningar och cirkulationsplatser där hastigheten redan är lägre än 80 km/t. Dessa olyckor beror till största delen på att andra trafikanter inte ser MC-förarna och därmed bryter mot väjningsplikten. Det finns två upphinnandelyckor som beror på att trafikanterna hållit för korta avstånd. I två av olyckorna har MC-förarna tappat kontrollen över fordonet och kört av vägen i kurvor. I en olycka har motorcyklisten fått sladd på sin MC och kört omkull. Detta kan bero på bristande friktion, det framgår inte av STRADA.

Det är tveksamt en sänkt hastighet från 90 till 80 på nästan nio mil väg kommer att öka säkerheten och minska olyckorna bland motorcyklister. Det finns ingen utredning om den ökade skaderisken då det gäller installation av mitträcken med oskyddade stolpar där hastigheten höjs till 100 km/t. Risken att dödas och skadas allvarligt på denna räkestyp är 27 gånger högre för oskyddade trafikanter som färdas på MC jämfört med de som färdas i en personbil. Det finns en andra åtgärder som skulle vara mer effektiva för att minska MC-olyckor, som till exempel att förbättra friktionen, se över utformningen i cirkulationsplatser och korsningar, uppmärksamhetskampanjer samt stödja SMC:s fortbildning av MC-förare där broms- och kurvteknik är viktiga inslag för att minska den typen av olyckor.

#### **Hastighetssänkningar måste vara logiska**

Det framgår inte av underlaget hur hastighetsefterlevnaden ser ut på den aktuella vägen. Det framgår inte vilka fordon som följer hastighetsgränserna. Detta är avgörande för om sänkningen ska ge någon effekt avseende miljö och trafiksäkerhet. För SMC är det självklart att hastighetsgränsen på en väg måste vara logisk. En sänkning av hastighetsgränsen kan leda till allvarliga situationer där en motorcyklist uppfattas som en bromskloss och blir omkörd av enbart större fordon under ibland helt regelvidriga former vilket kan leda till olyckor. För SMC är det viktigt att skapa hastighetsgränser som minimerar hastighetsskillnader mellan fordonen.

#### **Andra åtgärder i vägmiljön som kan öka säkerheten**

Det finns mängder av alternativ som inte nämns av Trafikverket som ökar säkerheten, både för de skyddade men även de oskyddade trafikanterna. Dessa är:

- Alternativa lagningsmetoder som inte innebär försämrad friktion
- Kontroll av entreprenörernas underhållsarbeten
- Åtgärder för att förebygga viltolyckor
- Åtgärder för att skapa säkrare och förlåtande sidoområden
- Skyltning inför kurvor där de flesta singelolyckor sker
- Öka deltagande i SMC:s fortbildning av MC-förare i broms- och kurvteknik
- Åtgärder i korsningar och cirkulationsplatser där de flesta kollisioner med oskyddade trafikanter sker

SMC och SMC Dalarna står till Trafikverkets förfogande i arbetet med att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för motorcyklister i regionen.

För SMC Dalarna

Susanne Linnér

Ordförande

Tel: 070-734 41 46

E-post: [ordforande@smcdalarna.se](mailto:ordforande@smcdalarna.se)

För SMC

Maria Nordqvist

Politisk sekreterare

Tel: 070-538 39 38

E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

**Sveriges MotorCyklister**

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**

Borlänge den 2 september 2019

**Källor:**

- VTI rapport 860, Utvärdering av ändrade hastighetsgränser. Långtidseffekter på trafiksäkerhet, Anna Vadeby och Urban Björketun (2015)
- VTI notat 38-2002, Motorcyklar och vägräcken, Göran Nilsson (2002)
- The risk of fatality in motorcycle crashes with roadside barriers, Paper 07-0474, Hampton C Gabler (2007)
- The emerging risk of fatal motorcycle crashes with guardrails, Hampton Gabler 2007
- Fatality risk in motorcycle collisions with roadside objects in the United States, Daniello & Gabler (2010)
- Review of iRAP risk parameters, Turner et al ARRB group (2009)
- Definition av ett säkert räckes för motorcyklister, Nordqvist/Fredriksson/Wenäll (2015)
- Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv, VTI/Svevia/SMC, KTH/Trafikverket, Thomson m fl (2015)
- Viktigt att tänka vilt på MC, pressmeddelande Älgskadefondföreningen 1 april 2014
- MC-olyckor i STRADA på den aktuella vägsträckan 20140101-20190801

