

Till
Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Angående förslag till nya hastighetsföreskrifter på väg 50, TRV 2020/17863 Östergötland

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 Östergötland 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. Det är endast Trafikverket som tolkar innehållet som att vägar utan mitträcke ska få sänkt hastighet. SMC var långt ifrån ensam om att framföra kritik. Regioner, kommuner, näringsliv och intresseorganisationer har protesterat mot Trafikverkets förslag om hastighetsgränser utan att få något gehör.

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 en årsdygnstrafik över 2000 fordon ska hastigheten sänkas. Inga andra åtgärder eller alternativ till ökad trafiksäkerhet diskuteras överhuvudtaget i föreliggande förslag eller av Trafikverket trots att man leder trafiksäkerhetsarbetet på alla vägar utifrån alla trafikanters behov.

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 installeras på väg 50 under förutsättning att räcket är testat och anpassat utifrån motorcyklisternas säkerhet. Räcket ökar skaderisken för alla som färdas på MC och utgör en betydligt högre risk för allvarliga skador eller död jämfört med att krocka med en personbil. Däremot anser SMC inte att hastigheten ska sänkas på väg där ett mitträcke saknas baserat på myndighetens akademiska beräkningsmodell. Trafikverket måste utreda varje väg och titta på 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.

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. Trafikverket verkar vara omedvetna om att i stort sett alla trafikanter ifrågasätter de sänkningar som nu pågår från 90 till 80 km/h. Det finns inget i underlaget som visar på att en hastighetssänkning med från 90 till 80 km/timme ska minska dödade och skadade i MC-olyckor. En möjlig ökad olycksrisk för oskyddade trafikanter som håller hastighetsgränsen nämns överhuvudtaget inte. Svenska vägar saknar i allt högre grad en vägren och förlåtande sidoområden har ersatts med sidoräcken. Omkörningar görs av i stort sett all trafik (personbilar, bussar, lätta och tunga lastbilar).

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Trafikverket påstår i underlaget följande vilket visar att man inte känner till verkligheten för MC-trafiken: ”Föreskriften kommer att innebära att personbilar och bussar får köras i samma hastighet som tunga lastbilar vilket ger bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar.”

En MC är det minsta fordonet som förlorar i kampen om vägutrymmet i dessa fall. SMC uppmanar motorcyklister att ta utrymme på vägen men tyvärr ifrågasätts denna rättighet av andra trafikanter. Hastighetssänkningen är en åtgärd som kan innebära en ökad risk för oskyddade trafikanter att dödas eller skadas allvarligt.

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. Utredningarna Sampers och EVA-kalkylerna är liksom tidigare utredning inte baserade på verkligheten. Av någon outgrundlig anledning utgår inte Trafikverket från de olyckor som faktiskt sker på vägarna och varför de sker.

I detta fall ska hastigheten sänkas på en 6,5 kilometer lång sträcka från 90 till 80 under en övergångsperiod i avvaktan på mitträcke. SMC har, till skillnad från Trafikverket, tittat på MC-olyckorna på väg 50 i Östergötland under perioden 20150101-20200630. Det har skett en olycka med en lindrigt skadad. Olyckan skedde i samband med omkörning på tvåfilig väg. När filerna gick ihop bromsade MC-föraren och gled omkull. Det regnade och vägbanan var våt. Olyckan berodde sannolikt på bristande friktion. Hade föraren kolliderat med ett mitträcke hade risken för att MC-föraren skadats allvarligt eller dödats varit upp till 80 gånger högre. Argumenten för att sänka hastighet på vägar utan mitträcken håller inte. Trafikverket måste se över grunderna för hastighetsgränserna i landet och utgå från även oskyddade trafikanter.

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:

- Räcken som är anpassade för oskyddade trafikanter och försedda med underglidningsskydd
- Alternativa lagningsmetoder som inte innebär försämrad friktion
- Kontroll av entreprenörernas underhållsarbeten
- Åtgärder för att förebygga viltolyckor
- Åtgärder för att skapa säkrare väggenar, stödremсор och förlåtande sidoområden
- Skyltning inför kurvor där de flesta singelolyckor sker
- Åtgärder i korsningar där de flesta kollisioner med oskyddade trafikanter sker

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

För SMC Östergötland

För SMC

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 21 augusti 2020

Frank Lindström
Vägspanare
Tel: 070-872 32 16
E-post: lindstrom.frank@telia.com

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

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 20150101-20200630

