

Borlänge den 24 augusti 2020

Till
Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Angående förslag till nya hastighetsföreskrifter på E4, TRV 2020/24575 Norrbotten

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 Norrbotten 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 anser inte att hastigheten ska sänkas på väg där ett mitträcke saknas baserat på myndighetens akademiska beräkningsmodell, i detta fall E10. De svenska Europa-vägarna är nämligen de vägar där flest motorcyklister dödats och skadats i olyckor med mitträcken, något som överhuvudtaget inte nämns i konsekvensutredningen (se bilaga). Internationell forskning och forskning initierad av Trafikverket visar att chansen att överleva en kollision med en personbil är betydligt högre jämfört med krock med ett räcke. Risken att dödas enligt vissa studier är tre gånger högre vid en kollision med vajerräcke jämfört med en kollision med en bil. Ska ett räcke monteras på E10 måste det vara en räkestyp som minskar skaderisken hos oskyddade, inte bara minskar risken för kollisioner.

SMC anser att 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 allvarliga olyckor på sträckan, särskilt då motorcyklisterna krockat med räcket.

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 100/90 till 80 km/h'. Det finns inget i underlaget som

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

visar på att en hastighetssänkning med från 100 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.

Trafikverkets skrivning i konsekvensbeskrivningen visar en omedvetenhet om hur det ser ut i verkligheten på de svenska vägarna och då särskilt för oskyddade trafikanter: *"Föreskriften kommer att innebära att tunga lastbilar får köras i samma hastighet som bilar och bussar vilket ger bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar."*

Omkörningar görs av i stort sett all trafik (personbilar, bussar, lätta och tunga lastbilar). En MC är det minsta fordonet som förlorar i kampen om vägutrymme 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, särskilt med tanke på att Trafikverket tagit bort vägrenen i många fall och ersatt den med ett sidoräcke.

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. Tillgänglighetsutredningen visar en stor försämring runt Kiruna.

SMC anser inte att hastigheten ska sänkas på en 8,8 kilometer lång sträcka från 100 till 80. SMC anser att hastigheten även i fortsättningen bör vara 100 km/h på den nya vägen och att mitträfflor fräses istället för mitträcken.

SMC har, till skillnad från Trafikverket, tittat på MC-olyckorna på E10.01 men vägen saknas i STRADA. SMC anser att det är tveksamt att dra slutsatsen att hastigheten behöver sänkas med 20 km/h utan att olycksstatistik för vägen redovisas. Det finns andra åtgärder som kan ha minst lika god effekt som hastighetssänkningar och mitträcken.

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. I samtliga olyckor på vägen finns helt andra åtgärder att tillgå för att minska olycksrisken. Sänkt hastighet är inte den viktigaste anser SMC.

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
- Mitträfflor istället för mitträcken
- Alternativa lagningsmetoder som inte innebär försämrad friktion



Borlänge den 24 augusti 2020

- Kontroll av entreprenörernas underhållsarbeten
- Åtgärder för att förebygga viltolyckor
- Åtgärder för att skapa säkrare vägrenar, stödremсор och förlåtande sidoområden
- Åtgärder i korsningar, påfarter och cirkulationsplatser för att minska risken för att oskyddade trafikanter blir påkörda

Vi vill avsluta med att påpeka att det inte är acceptabelt att Trafikverket som är både väghållare och ansvarig för trafiksäkerhet i en konsekvensutredning säger att det *"kan vara motiverat att sänka hastigheterna instället för att investera för högre hastighetsgränser"*. Det sker MC-olyckor dagligen som beror på brister i vägens utformning samt brister i underhåll.

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

För SMC Norrbotten

Agneta Eriksson
Ordförande
Tel: 070-590 2319
E-post: ordforande@smcnorbotten.se

För SMC

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

Källor:

- Motorcyclist injury risk as a function of real-life crash speed and other contributing factors, Matteo Rizzi et al 2019
- A crash test evaluation of motorcyclists protection systems for use on w-beam safety barriers, Joanne Baker et al 2017
- 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

