

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

## Angående förslag till nya hastighetsföreskrifter på väg E45, TRV 2020/35505 Jämtland

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 Jämtland 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 E45. 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. Behov av viltstängsel behöver utredas.

### 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).

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, särskilt med tanke på att Trafikverket tagit bort vägrenen på många vägar.

#### **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. Men tillgänglighetsindex visar den största försämringen för dem som bor och reser i Jämtland. 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 två sträckor med totalt 85 kilometer lång sträcka från 100/90 till 80 km.

SMC har, till skillnad från Trafikverket, tittat på MC-olyckorna på E45 i Jämtland under perioden 20150101-20200630. Det har skett 16 olyckor med totalt sju måttligt och nio lindrigt skadade.

Sju av olyckorna har skett i en korsning, av dessa beror fyra på att en trafikant inte iakttagit väjningsplikt. Två olyckor har skett i cirkulationsplats där en beror på halka och en på felaktig utformning av rondellen. Två av olyckorna har skett på 90-väg, den enda var vilt och den andra en korsande cyklist. Sex olyckor var upphinnandeolyckor.

Om mitträcke funnits på vägarna skulle allvarlighetsgraden ökat i flera olyckor. Det finns inte någon olycka som hade kunnat undvikas med en lägre hastighet. En motorcyklist överlever inte en kollision med den räckestyp som idag finns på vägarna.

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 och av de olyckor som sker. 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:

- Vagräcken och annan vägutrustning som är säkra för MC, t ex underglidningsskydd och eftergivliga stolpar
- Alternativa lagningsmetoder som inte innebär försämrade friktion
- Kontroll av entreprenörernas underhållsarbeten
- Åtgärder för att förebygga viltolyckor
- Åtgärder för att skapa säkrare vägrenar, stödremсор och förlåtande sidoområden
- Skyltning inför kurvor där de flesta singelolyckor sker
- Åtgärder i korsningar och cirkulationsplatser där de flesta kollisioner med oskyddade trafikanter sker



Borlänge den 24 augusti 2020

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 Jämtland står till Trafikverkets förfogande i arbetet med att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för motorcyklisterna i regionen.

För SMC Jämtland

Tomas Engberg  
Ordförande  
Tel: 070-6811952  
E-post: [tomas.engberg@smcjamtland.se](mailto:tomas.engberg@smcjamtland.se)

För SMC

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
Tel: 070-538 39 38  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto: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 räcke 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

