

Till
Vägverket och Vägverkets regioner

Remissvar angående Vägverkets förslag till nya hastighetsgränser i Sverige

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, vill inleda svaret med att ifrågasätta den korta svarstiden. Vägverket har arbetat under flera år med förslaget. Vägverket har en kommunikationsplan där samverkan med andra intressenter är en av framgångsfaktorerna. Att skicka ut en remiss på tusentals sidor som omfattar mängder av vägar i hela Sverige och ge remissinstanserna en dryg månad att svara är under all kritik. Det gör att SMC endast kan ge ett generellt hållt svar på remissen.

SMC träffade representanter för distrikten fredag 4 september för att utreda hjälp med remissen. Endast ett av 21 distrikt har möjlighet att utvärdera länets vägar eftersom samtliga förtroendevalda i våra distrikt arbetar ideellt. Med en längre svarstid hade SMC haft möjlighet att ge ett svar utifrån varje vägsträcka i Sverige. SMC hade också kunnat göra en jämförelse mellan förslaget till förändrade hastigheter och Vägverkets djupstudier av dödsolyckor på motorcykel 2000-2009.

Förändringar av hastighet eller förbättra vägens standard

SMC anser att förslagen till förändringar ska vara logiska. Som trafikant ska man genom att köra på vägen kunna förutsäga gällande hastighetsgräns. Därför finns det i vissa delar en logik i Vägverkets förslag. Att på vissa vägavsnitt jämna ut hastigheten till 80 km/h kan vara en väg. Vägverkets hastighetsmätningar av motorcyklar och bilar 2007 och 2008 visade att det finns vägavsnitt där samtliga fordon hade en genomsnittshastighet nästan 20 km/h under gällande hastighetsgräns. Å andra sidan fanns betydligt fler vägar där mellan 80 - 90 % av bilar och motorcyklar överskred gällande hastighetsgräns.

Förslaget handlar dock om att i första hand sänka hastigheterna på mängder av vägar, både stora och små. Det handlar om att sänka hastigheter på vägar i glesbygd som är glest trafikerade. Det handlar framförallt om att sänka hastigheten istället för att förbättra vägens standard.

De förbättringar Vägverket föreslår för att öka vägens standard som ett alternativ till att sänka hastigheten, är åtgärder som inte ökar säkerheten för motorcyklister. Mittseparering i form av räcken medför ökad säkerhet endast under förutsättning att räcken används som är säkra för motorcyklister. Räckenas placering har också stor betydelse för utgången av en olycka när en motorcyklist kör in i ett räcke. Så är inte fallet idag, tvärtom används i de flesta fall en räckestyp som är den absolut sämsta för en motorcyklist att kollidera med, nämligen vajerräcket. Räfflad mittlinje som mittseparering är att föredra för motorcyklister.

Att förse sidoområden med kanträcken är heller heller bra ur ett MC-perspektiv. Förlåtande sidoområden är alltid att föredra framför räcken för oskyddade trafikanter framför räcken.



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

Vägverkets djupstudier visar att det vanligaste krockvåldet i MC-olyckor med dödlig utgång är räcken och stolpar. Att väghållarens egna installationer är det vanligaste krockvåldet i dödsolyckor med motorcykel är ett faktum som måste åtgärdas på andra sätt än att enbart förändra hastigheterna på vägnätet. En av grundstenarna i Nollvisionen är ju systemutformarens ansvar. Det ansvaret har fortfarande inte uppfyllts då det gäller motorcyklister. I samtliga av Vägverkets styrdokument som rör vägar saknas motorcyklister som trafikantgrupp. SMC anser därför att Vägverket inte bara ensidigt ska se till förändrade hastighetsgränser utan även en höjning av vägstandarden för att svara upp emot systemansvaret i Nollvisionen för **alla** trafikantgrupper.

Acceptans och efterlevnad

SMC:s upplevelse av trafikflödet i Sverige är att hastigheten har sänkts de senaste åren. Allt fler inser att ökad hastighet medför ökade risker och sänker därmed farten. Däremot tror SMC att många av förslagen som Vägverket presenterar inte kommer att accepteras, vilket är en grundförutsättning för att förslaget ska efterlevas.

Sänkningen kommer inte att upplevas som logisk när man kör på en fin och bred väg i en glesbygd och varken möter eller kör om andra fordon. Det finns inga bofasta längs vägen. Det finns få av- och påfarter. Redan idag kör många över gällande hastighetsgränser på dessa vägtyper. En sänkning på dessa vägar kan skapa situationer där den som håller hastighetsgränsen blir en bromskloss. Som motorcyklist betyder det att man blir omkörd enbart av större fordon. Redan idag sker omkörningar under ibland helt regelvidriga former vilka i värsta fall kan förorsaka olyckor.

Vägverkets hastighetsmätningar 2007 och 2008 visar att många trafikanter, inte bara motorcyklister, kör över gällande hastighet. Att sänka den ytterligare, i den omfattning som Vägverket föreslår, kommer inte att öka acceptansen. Sänkningar som inte upplevs som logiska innebär brist på acceptans. Detta i kombination med att man kan färdas genom halva Sverige utan att se en målad polisbil kommer därför inte att ge de önskade effekterna.

Variabla hastigheter

Variabla hastigheter är något som bör användas i betydligt större omfattning än vad som sker idag. Variabla hastigheter har hög acceptans och är logiska för alla som färdas på vägen.

Miljövinster och tidsvinster

SMC kan inte invända mot miljöaspekten i förslaget. Däremot vill vi framhålla att stora variationer i hastighetsgränser över korta sträckor istället för en jämn hastighet över en längre sträcka förmodligen inte minskar varken koldioxidutsläpp eller oönskat buller. Om inte förslaget accepteras och efterlevs kommer inte heller miljövinsten att uppnås. SMC konstaterar också att restiderna kommer att öka på många platser i Sverige, vilket kan upplevas som negativt, främst för den som arbetspendlar.



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

Räddade liv kontra kostnad

Antalet räddade liv med förslaget är förhållandevis få. Vägverket har meddelat SMC att förslaget kommer att kosta cirka 90-100 miljoner för skyltning samt 50 miljoner för att kommunicera ut budskapet. Ingen summa har angivits för utredningskostnaden för att ta fram förslaget. För 150 miljoner kronor hade Vägverket kunnat göra 375 kilometer Nollvisionsväg för motorcyklister. SMC har beräknat detta utifrån den norska Nollvisionsvägen för motorcyklister som kostade cirka 400 000 kronor per kilometer. SMC har samlat in det viktigaste vägnätet för svenska motorcyklister. Kartor över vägnätet har kompletterats med MC-olyckor från STRADA. Det underlaget skulle kunna användas för att få så hög effekt som möjligt.

Vägverket beräknar att den samhällsekonomiska vinsten av förslaget är omkring 50 miljoner kronor per år, i den beräkningen finns inte räddade liv med. Varje dödad motorcyklist innebär en samhällskostnad på omkring 21 miljoner kronor. Därför bör Vägverket omgående börja avsätta medel för att göra det svenska vägnätet säkrare ur ett MC-perspektiv.

Det distrikt inom SMC som haft möjlighet att värdera förslaget är Västra Götaland. Här konstaterar SMC Väst att den högsta samhällsekonomiska effekten får de vägar där hastigheten höjs. Är förhållandet detsamma över hela riket är Vägverkets förslag förvånansvärt.

Infrastruktur ur ett MC-perspektiv och planupprättarnas ansvar

Det finns förmodligen ingen annan trafikantgrupp där behovet av en god infrastruktur är viktigare än för motorcyklister. I april 2007 undertecknade Vägverkets generaldirektör och SMC:s generalsekreterare ett 9-punktsprogram som bifogas detta remissvar. Det innehöll nio åtaganden från SMC och Vägverket. Sex av dessa har inte uppfyllts av Vägverket. Det handlar om något så fundamentalt som att motorcyklar ska ingå som trafikantgrupp i utformning av gator och vägar och andra styrdokument. Det handlar om alternativa lagningsmetoder för att minska olyckor. Det handlar om att välja räcke typer som är säkrare för motorcyklister. Det handlar om var räckena ska placeras för att minska olycksrisken. Det handlar om att förstärka stödremсор för att minska förekomsten av lösgrus på vägnätet. Sammantaget skulle dessa åtgärder minska antalet dödade och skadade motorcyklister, enligt erfarenheter från andra länder. Inom ramen för 9-punktsprogrammet tog Vägverket fram en publikation för vägghållare tillsammans med SMC, Säkrare MC på Väg. Den har inte kommunicerats ut till Vägverkets regioner. Den finns inte längre med på Vägverkets hemsida bland övriga publikationer.

Trots att utredarna i samband med hastighetsöversynen sett över hela det svenska vägnätet har man totalt förbisett motorcyklisterna även denna gång, vilket SMC anser är oacceptabelt.

Enligt missivbrevet har planupprättarna ett ansvar att avsätta medel för att möjliggöra investeringar för trafiksäkerhetsåtgärder för att motverka hastighetsänkningar på prioriterade stråk i länen. SMC förutsätter att detta innebär att vägarna ska förbättras så att sänkningar inte behöver ske. SMC förutsätter också att planupprättarna har ett ansvar



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

att avsätta medel för att upprätthålla en god trafikmiljö för alla trafikantgrupper, även motorcyklister. I Vägverkets beslutsunderlag för nationella och regionala planer 2011-2021 saknades tyvärr motorcyklister som trafikantgrupp vilket SMC påpekade i vårt remissvar. Det betyder att inte en krona finns öronmärkt för att förbättra vägtransportsystemet ur ett MC-perspektiv under de kommande tio åren.

Könsfördelning

Detta svar har skrivits av en kvinna. Frågan har diskuterats med 21 män och två kvinnor som representerar SMC:s 21 distrikt, en kvinnlig journalist på medlemstidningen MC-Folket samt tre män på SMC:s kansli. SMC:s styrelse som består av sex män och tre kvinnor har gett sitt godkännande till svaret.

För SMC

Maria Nordqvist

Tel: 0243-669 79

E-post: maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se