



Till  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)  
[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

Samt till  
Riksdagens trafikutskott.

## Remissvar Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard i Jämtland, Dnr TRV 2016/19427

Sveriges MotorCyklister, SMC, har gått igenom förslaget från Trafikverket och respektive län. Vårt svar kommer från SMC Jönköpings län.

Vi konstaterar att Trafikverket inte tagit del av var olyckorna sker i länet genom att studera STRADA. De flesta MC-olyckorna med dödlig utgång sker inte på de vägar som omfattas av förslaget utan på 70-vägar. De flesta MC-olyckorna mot räckan sker på den typ av vägar där Trafikverket nu föreslår ytterligare räckesinstallationer. Vi ifrågasätter därför varför Trafikverket ensidigt väljer att satsa på ökad säkerhet för de skyddade trafikanterna istället för att skapa en säker vägmiljö för alla.

Generella övergripande synpunkter och förslag på omskyltning för sänkta hastigheter i Jönköpings län.

Efterlevnad av hastighetsgränserna är usel i Sverige. Knappt hälften, 46 procent av trafiken på det statliga vägnätet sker inom hastighetsgränsen. VTI har, på uppdrag av Trafikverket, genomfört flera studier före och efter förändrade hastighetsgränser. Varje studie visar på samma resultat – sänkta hastigheter med tio kilometer i timmen leder till en reduktion av hastigheten med cirka 3-4 kilometer per timme. Höjs hastighetsgränserna ökar hastigheten med några kilometer. Att montera upp ATK-kameror sänker hastigheten något men har inte lett till något markant skillnad i hastigheterna. Ofta kan man också notera en stor mängd omkörningar med hög hastighet samt accelerationer, oavsett fordon, direkt efter en ATK-kamera.

SMC anser att den första åtgärden för Trafikverket, innan andra vidtas, bör vara att arbeta för ökad hastighetsefterlevnad utifrån dagens hastighetsgränser innan några ytterligare förändringar av hastighetsgränserna genomförs.

VTI har, gjort en utvärdering av de förändrade hastighetsgränserna. Enligt STRADA har totalt cirka 17 liv per år sparats på det åtgärdade vägnätet, men effekten på svårt skadade är i princip oförändrad. Trots detta har Trafikverket i underlaget räknat med att antalet svårt skadade ska sjunka med 82 personer per år. Det finns inget som förklarar hur denna siffra räknats fram.

När åtgärder skall vidtas är det, enligt SMC, ytterst viktigt att ta reda på var trafikolycker sker och var trafikanterna omkommer, även motorcyklister, för att välja rätt åtgärd för att rädda liv och minska antalet svårt skadade. Det finns inget sådant i underlaget, endast en schabloniserad beräkning utifrån Trafikverkets egen beräkningsmodell.



Trafikverket har genomfört ett antal olika hastighetsmätningar för motorcyklar, personbilar och lastbilar. Det finns vägar där i stort sett alla trafikanter överskrider hastigheten vilket visar att vägen inte är självförklarande. På samma sätt finns vägavsnitt där ingen kör över hastighetsgränsen.

SMC Jönköpings län anser att förslagen till förändringar ska vara logiska. Som trafikant ska man, genom att köra på vägen, kunna förutsäga gällande hastighetsgräns. Eventuella sänkningar kommer i många fall inte att upplevas som logisk när man kör på en fin och förhållande vis bred väg i en glesbygd och varken möter eller kör om andra fordon. Att på vägar som har låg trafikström reglera hastigheter så som det, statistiskt och modellmässigt, vore en högtrafikerad väg blir motsatt verkan för föraren, oavsett fordonstyp.

Att bara sänka hastighet utifrån ett antal "termer" ger inte legitimitet åt förslaget. När det handlar om att sänka hastigheten istället för att förbättra vägens standard, blir åtgärden mer kontraproduktiv än förebyggande. Av de 420 km sänkt hastighet som föreläs för Jönköpings län är svårt att säga vilka som är befogade eller inte befogade. Men när det handlar om 0 km höjd hastighet så visar det på att åtgärder för att öka vägstandard och trafiksäkerhet genom andra åtgärder än hastighet inte förekommer. Detta ser vi som oroväckande.

**Förslag:** Från SMC i Jönköpings län vill vi framhålla att förslaget troligen inte kommer att leda till de resultat Trafikverket vill uppnå, att minska antalet omkomna i trafiken. Hastighetsefterlevnaden måste fungera, rätt hastighet måste sättas på vägarna och fler poliser, bemannade hastighetsövervakningar, behövs som följer upp efterlevnaden av trafikregler i största allmänhet, till exempel nykterhets- och körkortskontroller samt felaktiga beteenden som mobiltelefonanvändning. SMC Jönköpings län tror inte ensidigt inriktat sig på sänkta hastigheter kommer att leda till färre svårt skadade – då många förändringar görs utan att de kan finna legitimitet för det. Det finns flera förklaringar till detta. Valet att ensidigt säkra vägmiljön för de skyddade trafikanterna och bortse från att oskyddade trafikanter har helt andra förutsättningar är den viktigaste.

Tabellen nedan visar att Jönköpings län, skulle om detta är verklighet, inneha största mängden "farliga vägar" av samtliga län i landet, då Jönköpings län har största antalet km med förslag till sänkt hastighet.

Län	Höjd km	Sänkt km	Färre döda/ss vid höjt	Färre dödade/ss vid sänkt (1)
Blekinge	0	71	Ja	Nej
Dalarna	61,5	273	Nej	Ja
Gotland	0	21	Ja	Nej
Gävleborg	21	181	Nej	Ja
Halland	0	87	Ja	Nej
Jämtland	44	161	Nej	Nej
Jönköping	0	420	Ja	Nej
Kalmar	0	266	Ja	Nej
Kronoberg	0	263	Nej	Ja
Norrbottnen	99,3	107,3	Ja	Nej
Skåne	5	319	Ja	Nej
Stockholm	34	20	Ja	Nej
Södermanland	23	144	Ja	Nej
Uppsala	255	84	Ja	Nej



Värmland	0	331	Ja	Nej
Västerbotten	13	160,6	Ja	Nej
V-norrland	12	155	Nej	Ja
Västmanland	0	54	Ja	Nej
V Götaland	0	394	Ja	Nej
Örebro	164	4	Ja	Nej
Östergötland	0	77	Ja	Nej

## Val av mitträcken

Förslaget som presenteras innebär att mitträcken ska monteras i allt större omfattning. Mitträckena är, enligt trafikverket självt, anpassade utifrån de skyddade trafikanterna i personbil. Mitt- och sidoräcken får placeras extremt nära körbanan i Sverige i förhållande till andra länder. Både utformning och placering medför en ökad skaderisk för motorcyklister.

Risken att dödas är lägre om en motorcyklist krockar med en bil jämfört med ett räcke med vajer och/eller oskyddade stolpar. Studier visar att dödsolyckor med mitträcke är dödsorsaken främst att MC-föraren fastat i räckets.

Risken att förolyckas, eller fastna i räckets, ökar då det finns utstickande delar på räckets vilket är mycket vanligt i Sverige och tyvärr tillåtet. Hela idén i Trafikverkets utredning och förslag stämmer därmed inte in på de som färdas på motorcykel. Skaderisken för motorcyklister kan också minska genom att skapa bredare säkerhetszon mellan räcke och vägbana. Den zonen bör vara 1,5-2 meter enligt iRAP.

**Förslag:** SMC Jönköpings län ber Trafikverket att tänka på alla trafikanter. Välj alltid släta räcken utan utstickande delar på alla vägar där mitträcken installeras, oavsett om det kör 100 motorcyklister eller mindre varje dag på dessa vägar.

## Val av sidoområdesåtgärd

I samband med att vägar byggs om till mittseparerade försvinner ofta det tidigare förlåtande sidområdet och ersätts med ett sidoräcke. Tyvärr betyder sidoräckets en ökad skaderisk för motorcyklister. Många rapporter pekar på vikten av recovery zones, vingelutrymme, för de oskyddade trafikanterna. Viktigast är det i kurvor men även på raksträckor. MC-och mopedförare upplever ofta att man prejas mot mitt- och sidoräcken av andra trafikanter på 2+1-vägar. Det finns dödsolyckor där man misstänker att motorcyklisten tryckts mot räckets av bilister. Att tillåta räcken får placeras extremt nära körbanan ökar både olycks- och skaderisken hos oskyddade trafikanter.

Många vägar med både mitt- och sidoräcken upplevs som obehagliga av både motorcyklister och bilister. Det medför att många sänker hastigheten på den enfiliga delen och när sedan vägen blir tvåfilig ökas hastigheten igen samtidigt som många försöker köra om vilket ibland medför kraftigt höjd hastighet. Bland motorcyklister finns också en begynnande tendens att välja bort vägar med mitt- och sidoräcken och istället köra på det mindre vägnätet med den ökade risk det medför för till exempel viltolyckor då det ofta saknas viltstängsel på de mindre vägarna.

**Förslag:** SMC Jönköpings län anser att Trafikverket intar en hållning om att inte installera sidoräcken som standardåtgärd. Räcken ska inte monteras där det inte finns något att skydda trafikanterna mot, därför bör alltid förlåtande sidoområden väljas där det är möjligt för att säkra vägmiljön även för oskyddade trafikanter.



## Tänk om tänk nytt!

Tänk i nya banor och satsa på andra åtgärder än de enda Trafikverket satsat på sedan Nollvisionen infördes; mitträcken (läs vajerräcke), hastighet och ATK. Det finns andra åtgärder som fungerar i andra länder. SMC beklagar att Sverige hittills valt att enbart fokusera på dem som färdas i personbil vilket gör att dödstaten bland motorcyklister inte sjunker i den takt som skulle kunna vara möjlig.

I SMC Jönköpings län arbetar vi ständigt för att öka säkerheten bland de motorcyklister som färdas på vägarna. Vi erbjuder alla som köpt en ny motorcykel gratis fortbildning eftersom vi vet att en ny MC innebär ökad olycksrisk. Vi erbjuder fortbildning till självkostnadspris för alla som har körkort i länet eftersom vi vet att vinteruppehållet kan ge en ökad olycksrisk. Vi utbildar och fortbildar instruktörer och resurspersoner inom SMC School. Vi informerar om säkerhet i vår medlemstidning, hemsida, sociala media, på trafikskolor och hos handlare med flera. Vi uppmanar motorcyklister att påtala brister på vägarna för att minska olycksrisken. Vi vill gärna samarbeta med Trafikverket och kommunerna för att skapa en vägmiljö som tar hänsyn till alla trafikanter, även motorcyklister.

Jönköping den 31 maj 2016

Pernilla Freij  
Ordförande  
SMC Jönköpings län  
e-post [pernilla.freij@smcjonkoping.se](mailto:pernilla.freij@smcjonkoping.se)

Tommy Bernevång Forsberg  
Vice ordförande  
SMC Jönköpings län  
e-post [tommy.bernevang@smcjonkoping.se](mailto:tommy.bernevang@smcjonkoping.se)