

Norrköping den 19 maj 2016

Till

trafikverket@trafikverket.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

mikael.klingstedt@trafikverket.se

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

Sveriges MotorCyklister, SMC, har gått igenom förslaget från Trafikverket och respektive län. Vårt svar kommer från SMC Östergötlands 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 räcken 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 omskytning för sänkta hastigheter i Östergötlands län.

SMC Östergötlands län bifogar SMC:s svar för hela landet. Vi saknar en ekonomisk redovisning för vad förslaget kommer att kosta i vårt län, dels avseende omskytning, dels avseende investeringar i mitträcken. Vi skulle gärna vilja veta hur mycket medel som avsatts specifikt för att öka MC-säkerheten i Östergötlands län.

Förslaget om hastighetsanpassning i Östergötlands län är inte verklighetsförankrat. Det handlar om långa sträckor som är glest trafikerade. Det handlar om sträckor där trafikanterna redan idag inte följer hastighetsgränserna.

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 reducering 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. Att arbeta för ökad hastighetsefterlevnad utifrån dagens hastighetsgränser bör vara den första åtgärden från Trafikverket 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.

Ingenstans i Trafikverkets underlag finns hänvisning till STRADA, vilket gör SMC Östergötlands län tveksamma till beräkningarna. Det är ju ytterst viktigt att ta reda på 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

SMC Östergötland
c/o Frank Lindström
Plankgatan 26, 60219 Norrköping
Tfn: 07008-723216
<http://svmc.se>



Sveriges MotorCyklister

