

Till

trafikverket@trafikverket.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

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

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara remissen om hastighetsanpassning. SMC konstaterar att Trafikverket endast utgår från en trafikantgrupp vid val av hastighet på vägar som idag är skyltade med 80, 90 och 100 kilometer, nämligen de som färdas i personbil. SMC anser att Trafikverket dragit alltför ensidiga slutsatser utifrån vad regeringen framförde i budgetpropositionen. Mittseparering, ATK och justerade hastighetsgränser anges som exempel. Det kan inte vara regeringens avsikt att trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från hastigheten hos två personbilar av högsta säkerhetsstandard som frontalkrokar. SMC har tolkat både regeringens och Trafikverkets uttalanden de senaste åren som att fokus flyttats från dem som färdas i personbil till de oskyddade trafikanterna vars andel ökar bland de trafikdödade och allvarligt skadade. I samma uttalanden har det sagts att denna utveckling kan bero på att man enbart utgått från dem som färdas i bil.

Regeringens uppdrag

”En grundläggande utgångspunkt för uppdraget är att infrastrukturen – som en väsentlig del av transportsystemet – ska planeras, utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att uppfylla transportpolitikens övergripande mål är regeringens bedömning att tillgängligheten på sikt måste utvecklas inom ramen för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor och på ett sätt som bidrar till att miljö kvalitetsmålen nås och till ökad hälsa. Därutöver ska ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, vara vägledande.”

Det går inte att nå målen i Nollvisionen om man hela tiden bortser från vissa trafikantgrupper och skapar en vägmiljö enbart för dem som färdas i personbil. Då arbetar Trafikverket inte utifrån Nollvisionen för alla trafikanter utan bara för vissa. Resor med motorcykel saknas helt i underlaget (fyra funktioner beaktas: godstransporter på väg, dagliga personresor med bil, långväga personresor med bil och kollektivtrafik med buss).

Hastighet

Vi har en mycket dålig efterlevnad av hastighetsgränserna i Sverige. Knappt hälften, 46 procent av trafiken på det statliga vägnätet sker inom hastighetsgränsen. Genomsnittshastigheten minskar inte i den omfattning som är nödvändig för att nå etappmålen 2020. 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. Motsvarande händer då hastighetsgränsen höjs på vägarna.



Att montera upp ATK-kameror sänker hastigheten något men har inte lett till något markant skillnad i hastigheterna vilket framkommer tydligt varje år på Resultatkonferensen. Att arbeta för ökad hastighetsefterlevnad utifrån dagens hastighetsgränser bör vara den första åtgärden från Trafikverket innan några ytterligare förändringar av hastighetsgränserna genomförs.

VTI har, på uppdrag av Trafikverket, genomfört en utvärdering av de förändrade hastighetsgränserna. Resultaten visar, enligt STRADA, att totalt cirka 17 liv per år har sparats på det åtgärdade vägnätet. 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 (1). Ingenstans i underlaget hänvisas till STRADA. Det gör SMC tveksamma till beräkningarna. Varför utgår Trafikverket enbart utifrån sin egen effektberäkningsmodell och inte från olycksstatistik som finns i STRADA.

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. Ju högre hastighet som är tillåten på den aktuella vägen, desto bättre är motorcyklisterna på att köra i laglig hastighet.

SMC anser att förslagen till förändringar ska vara logiska. Som trafikant ska man genom att köra på vägen kunna förutsäga gällande hastighetsgräns. 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.

SMC anser generellt att den mest trafiksäkra hastighetsgränsen är den som minimerar hastighetsskillnaderna mellan fordonen längs vägsträckan. Så är det inte idag och förslaget kommer att leda till att ännu fler trafikanter blir lagöverträdare eftersom Trafikverket vill sänka hastigheten på 4 261 kilometer väg. Det handlar om att sänka hastigheter på glest trafikerade vägar i glesbygd. Det handlar om att sänka hastigheten istället för att förbättra vägens standard. Samtidigt som detta förslag går ut på remiss har regeringen i budgetpropositionen föreslagit att medlen som avsatts för vägunderhåll ska minskas med en halv miljard kronor. Statistik i STRADA visar att motorcyklister både dödas och skadas allvarligt varje år på grund av bristande underhåll.

Förslag: Från SMC:s sida är det uppenbart att förslaget inte kommer att leda till de resultat Trafikverket vill uppnå, att minska antalet omkomna med 16 personer per år. Hastighetsefterlevnaden måste fungera. Rätt hastighet måste sättas på vägarna och poliser behövs som följer upp efterlevnaden. SMC tror inte heller att antalet svårt skadade kommer att minska genom sänkta hastighetsgränser. Det finns flera förklaringar till detta. Den största förklaringen till att olyckstalen inte kommer att minska är valet att ensidigt säkra vägmiljön för de skyddade trafikanterna och att bortse från att oskyddade trafikanter har helt andra behov.

Mitträcken

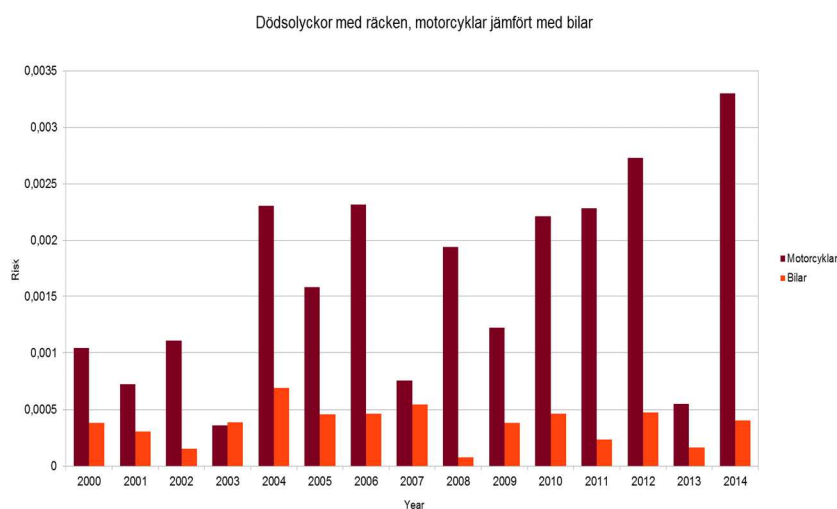
Förslaget innebär att mitträcken ska monteras upp på 1 026 km väg där hastigheten ska höjas. Mitträckena är anpassade utifrån de skyddade trafikanterna i personbil. Mitt- och sidoräcken



får, i förhållande till andra länder, placeras extremt nära körbanan i Sverige. Både utformning och placering medför en ökad skaderisk för motorcyklister.

Redan 2005 förklarade VTI i en rapport beställd av trafikverket att antalet MC-olyckor mot räcken kommer att öka i takt med utbyggnaden av mitträcken. Så bör det vara eftersom vägräcket används för att bygga bort andra faromoment förklarade författaren. Förhoppningen är att andra olyckstyper minskar (2). Antalet räkesolyckor har mycket riktigt ökat men antalet kollisioner mellan motorcyklar och andra trafikanter har inte minskat nämnvärt.

De flesta kollisioner mellan MC och annat fordon sker i korsningar. De svenska motorcyklisterna som dödas i räkeskollisioner gör det främst på TEN-T-vägarna med hög hastighet. Att fortsätta utbyggnaden på dessa och liknande vägar och endast utgå från dem som sitter i en personbil betyder att Trafikverket bortser från motorcyklisterna.



Figur 1: Risk per 1000 kilometer att dödas i en räkesolycka MC/bil 2000-2014. **Källa:** Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor och årlig körsträcka enligt Trafikanalys.

Risken att dödas på motorcykel är högre vid krock med räcke än i krock med personbil

Risken att dödas är lägre om en motorcyklist krockar med en bil jämfört med ett räcke.

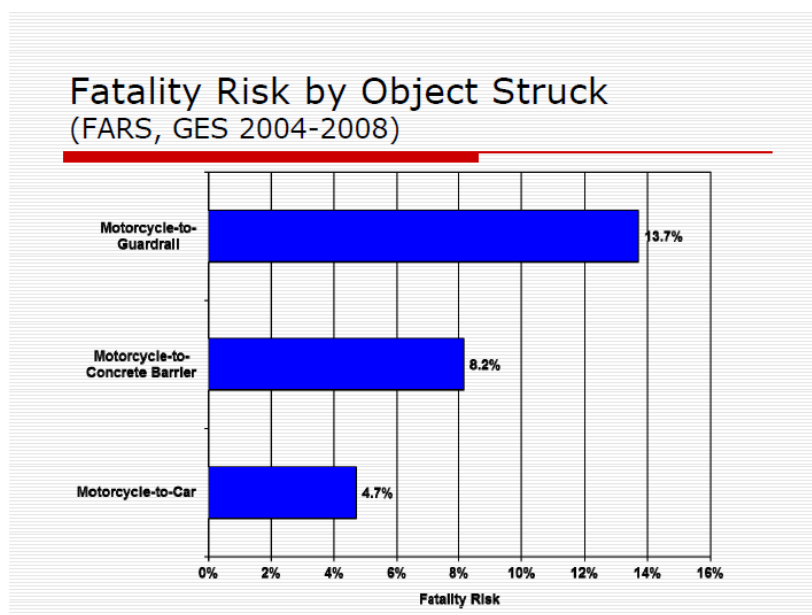
Dessutom är förekomsten av bilar lägre på de svenska vägarna jämfört med förekomsten av räcken där det finns tusentals oskyddade stolpar per kilometer. Varje stolpe utgör en risk för oskyddade trafikanter. Risken ökar då det finns utstickande delar på räcket vilket tyvärr är tillåtet och vanligt i Sverige. Hela idén i Trafikverkets utredning och förslag stämmer därmed inte in på de som färdas på motorcykel.

Clay Gabler har studerat olyckor mellan MC och räcken under ett antal år i USA och publicerat ett antal rapporter i ämnet. Samtliga visar att risken att dödas är betydligt högre om en MC-förare krockar med de räckestyper vi har i Sverige jämfört med att krocka med en personbil. Skaderisken kan minska om vägghållaren väljer betongräcke eftersom risken att dödas om man kolliderar med ett räcke är 12 procent om räcket är ett w-profilräcke medan risken är 8 procent om det är ett betongräcke. Studien fann ingen signifikant skillnad vid kollision med vajer jämfört med w-profilräcke. Gabler har också funnit att risken att dödas är högre i kollision med både betong- och w-profilräcke jämfört med bil där risken är 4,8 procent (3,4,5). Om man tar i

beaktande att ett mitträcke i USA placeras på en mittremsa som är 12-21 meter bred är skaderisken betydligt högre i Sverige där mitträcket är 35 cm från vägbanan. En säkerhetszon bör vara 1,5-2 meter enligt iRAP (6).

SMC, VTI och SVBRF publicerade under 2015 rapporten ”Definition av ett säkert räckes för motorcyklister” (7). Rapporten har skickats till Trafikverket och finansierades av Skyltfonden. Vi har bett att få presentera den för berörda och väntar på svar.

Förslag: SMC ber Trafikverket att tänka på alla trafikanter. Välj alltid släta räckes utan utstickande delar på alla vägar där mitträcken installeras, oavsett om det kör 100 motorcyklister eller mer varje dag där. Trafikverket vet inte var olyckorna kommer att ske och bör utgå från the Safe System Approach överallt. SMC ber också Trafikverket att inte sätta upp räckes på av- och påfarter där det är nypande kurvor. Om räckes sätts upp där måste de alltid förses med underglidningsskydd.



Figur 2. Bild från Gablers presentation i Stockholm februari 2015, baserat på studierna ovan (4,5,6).

Val av sidoområdesåtgärd

Under 2015 publicerades rapporten ”Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv” som finansierats av Länsförsäkringars Forskningsfond och togs fram av VTI, SMC, KTH, Svevia och Trafikverket (8). Författarna har bett om att få presentera den för berörda vid Trafikverket och väntar på svar. Denna rapport och många andra 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 räckes av andratrafikanter på 2+1-vägar. Det finns dödsolyckor där man misstänker att motorcyklisten tryckts mot räckes av bilister (9). Räckes får placeras extremt nära körbanan vilket ökar både olycks- och skaderisken hos oskyddade trafikanter.

Det finns inget krav i Sverige att välja sidoområdesåtgärd utifrån alla trafikanter, även de

oskyddade, vilket förekommer i andra länders tolkning av the Safe System Approach enligt Nollvisionen. Det medför att sidoräcken slentrianmässigt sätts upp. Ännu allvarligare är att sidoräcken ersätter befintliga förlåtande sidoområden. Det betyder ökad skaderisk. Ju högre hastighet det är på vägen, desto större är risken för dödlig utgång.

Förslag: SMC ber Trafikverket att inte installera sidoräcken som standardåtgärd. Räcken ska inte monteras där det inte finns något att skydda trafikanterna mot, därför bör man alltid välja förlåtande sidoområden där det är möjligt för att säkra vägmiljön även för oskyddade trafikanter.

Viltolyckor

Varje år sker ett antal viltolyckor på vanlig landsväg och på 2+1-vägar, där viltet stängs in mellan mitt- och sidoräcken. Samtidigt ersätter sidoräcken viltstängsel. MC-olyckor med dödlig utgång vid kollisioner med vilt är 5,3 gånger högre än deras andel av fordonsbeståndet. Räknar man in den lägre körsträckan varje år är risken att omkomma i en viltolycka på motorcykel cirka 35 gånger större än i en personbil. Risken att få en svår personskada är ca 25 gånger större jämfört med personbil (10). Det finns ingenting i underlaget som behandlar val av sidoområdesåtgärd och förekomst av viltstängsel.

Förslag: SMC ber Trafikverket beakta motorcyklisternas säkerhet vid val av sidoområdesåtgärd och att montera viltstängsel för att minska olycksrisken för dem som färdas på motorcykel.

Miljö- och tidsvinster

SMC kan inte invända mot miljöaspekten i förslaget. Men, om inte förslaget accepteras och efterlevs kommer inte miljövinsten att uppnås.

SMC konstaterar också att restiderna kommer att öka på många platser i Sverige, vilket kan upplevas som negativt, både för dem som arbetspendlar och de som transporterar gods. Det handlar om många och långa sträckor.

Räddade liv kontra kostnad

Trafikverket har av någon anledning inte berättat vad detta kommer att kosta, varken investering i mitträcken eller kostnader för omskyltning. SMC har frågat ett antal personer vid Trafikverket men inte fått svar. Det är en stor brist i remissunderlaget eftersom man inte kan beräkna vad varje sparad liv beräknas kosta. Därför kan man inte heller ställa detta förslag mot andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Den förra hastighetsreformen 2012 kostade cirka 90-100 miljoner enbart för skyltning, till detta kom ytterligare 50 miljoner för att kommunicera ut budskapet.

Förslag: SMC föreslår att hela förslaget ses över avseende kostnadseffektivitet eftersom hastighetsefterlevnad inte uppnås.

Tänk om - tänk nytt

Trafikverket måste börja tänka i nya banor och framförallt inte utifrån dem som färdas i personbil. De flesta dödsolyckor beror på att människorna. En tredjedel av dem som dör på tvåhjulig motorcykel saknar körkort, majoriteten av dessa är påverkade av alkohol och/eller droger. Att ändra skyltad hastighet och montera mitträcken kommer inte att rädda någon av dessa personer. Hälften av dem som dör på tvåhjulig MC dör i en kollision med andra trafikanter, främst vänstersvägande bilar. Att ändra skyltad hastighet och montera mitträcken



Borlänge den 19 maj 2016

kommer inte att rädda livet på dem. Det behövs fler poliser på vägarna som inte bara kontrollerar hastighet utan även andra trafikfarliga beteenden som körkorts- och nykterhetskontroller, trafikfarlig användning av mobiltelefon, korta avstånd, filbyten utan att använda blinkers och annat som dödar och skadar motorcyklister allvarligt varje år.

Den vanligaste platsen där en motorcyklist dör är en kurva där ingångshastigheten varit för hög –även om den understiger den tillåtna skyltade hastigheten. Här är hastighet i kombination med bristande körteknik och felaktig körstrategi det som leder till dödsolyckor, inte den skyltade hastigheten och mitträcken. Däremot är sidoräcken förödande i dessa sammanhang.

Förslag: återremittera delen om hastighetsförändringar. Tänk i nya banor och satsa på andra åtgärder än de enda Trafikverket satsat på sedan Nollvisionen infördes; mitträcken, 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 dödstalen bland motorcyklister inte sjunker i den takt som skulle kunna vara möjlig.

Vi står gärna till ert förfogande i diskussioner om ökad trafiksäkerhet för motorcyklister i Sverige.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
E-post: jesper.christensen@svmc.se
Tel: 070-557 75 00

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

Källor

1. VTI rapport 860, Utvärdering av ändrade hastighetsgränser. Långtidseffekter på trafiksäkerhet, Anna Vadeby och Urban Björketun (2015)
2. VTI notat 38-2002, Motorcyklar och vägräcken, Göran Nilsson (2002)
3. The risk of fatality in motorcycle crashes with roadside barriers, Paper 07-0474, Hampton C Gabler (2007)
4. The emerging risk of fatal motorcycle crashes with guardrails, Hampton Gabler 2007
5. Fatality risk in motorcycle collisions with roadside objects in the United States, Daniello & Gabler (2010)
6. Review of iRAP risk parameters, Turner et al ARRB group (2009)
7. Definition av ett säkert räckvid för motorcyklister, Nordqvist/Fredriksson/Wenäll (2015)
8. Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv, VTI/Svevia/SMC, KTH/Trafikverket, Thomson m fl (2015)
9. VTI notat 20-2011, Motorcyklister som kolliderar med vägräcken, studie av ett antal typolyckor, Wenäll VTI (2011)
10. Viktigt att tänka vilt på MC, pressmeddelande Älgskadefondföreningen 1 april 2014



Borlänge den 19 maj 2016

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



Sveriges MotorCyklister