

Till

trafikverket@trafikverket.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Lars.wogel@trafikverket.se

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

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

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

Förslaget om hastighetsanpassning i Uppsala 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 Uppsala 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 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 Uppsala 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.

Förslaget kommer att leda till att ännu fler trafikanter blir lagöverträdare eftersom Trafikverket kommer att sänka hastigheten på **255 kilometer** väg i Uppsala län. Det handlar om att sänka hastigheter på glest trafikerade vägar. Det handlar om att sänka hastigheten istället för att förbättra vägens standard. Samtidigt som detta förslag går ut på remiss föreslog regeringen i sin vårbudget att en engångsbesparing ska göras med en halv miljard kronor som avsatts för vägunderhåll. Det finns inget med i underlaget som beskriver vilket underhåll som Trafikverket ska spara in på i Uppsala län. Statistik i STRADA visar att motorcyklister både dödas och skadas allvarligt varje år på grund av bristande underhåll. Det betyder att försämrat underhåll kan ge fler dödade och svårt skadade.

Förslag: Från SMC Uppsala vill vi framhålla 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 fler poliser behövs som följer upp efterlevnaden av trafikregler i största allmänhet, till exempel nykterhets- och körkortskontroller samt felaktiga beteenden som mobiltelefonanvändning. SMC Uppsala tror inte heller att de svårt skadade kommer att minska genom sänkta hastighetsgränser. Det finns flera förklaringar till detta. Valet att ensidigt säkra vägmiljön för de skyddade trafikanterna och bortse från att oskyddade trafikanter har helt andra behov är den viktigaste. Trafikverkets beräkningar visar också att man räknar med att spara fler liv på de vägar som får högre hastighet jämfört med de vägar som får sänkt hastighet.

SMC Uppsala föreslår därför att förslaget återremitteras till Trafikverket.

Län (1)	Höjd km	Sänkt km	Färre döda/ss vid höjt	Färre dödade/ss vid sänk
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



Norrbottn	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

1: Dokumenten med förslag till sänkta och höjda hastigheter i respektive län avslutas med en beskrivning över vinster i form av färre dödade och skadade, fordonstimmor samt CO₂-utsläpp. I 16 län ger höjda hastigheter + planerade investeringar fler räddade liv och färre svårt skadade jämfört med de vägar där hastigheten sänks – Uppsala är ett av dessa. I fem av 21 län ger sänkta hastigheter fler räddade liv och färre svårt skadade.

Val av mitträcken

Förslaget innebär att mitträcken ska monteras upp på **94 km** väg i Uppsala län där hastigheten kan komma att höjas. Mitträckena är 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. Det har en lång rad forskare konstaterat och antalet räckesolyckor med motorcyklister har ökat i Sverige, särskilt på TEN-T-vägarna. De flesta kollisioner sker i korsningar.

SMC Uppsala län känner till en motorcyklist som dödats i kollision med räcke i vårt län, 23 april 2014 på E18 vid Enköping. Dödsolyckor med MC blir allt vanligare på 2+1-väg.

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 räcken där det finns tusentals oskyddades stolpar per kilometer. Varje stolpe utgör en risk för oskyddade trafikanter. Risken 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 vägbanan. Den zonen bör vara 1,5-2 meter enligt iRAP.

Förslag: SMC Uppsala 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 mer varje dag där. Trafikverket vet inte var olyckorna kommer att ske och bör därför utgå från the Safe System Approach överallt. SMC ber också Trafikverket att inte sätta upp räcken på av- och påfarter där det är nypande kurvor samt i andra kurvor. Om räcken sätts upp där måste de alltid förses med underglidningsskydd.



Val av sidoområdesåtgärd

I samband med att vägar byggs om till mittseparerade försvinner ofta det tidigare förlåtande sidoområdet och ersätts med ett sidoräcke. Tyvärr betyder sidoräcket en ökad skaderisk för motorcyklister. Många rapporter pekar på vikten av recovery zones, vinglutrymme, 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 räcket av bilister. Räcken får placeras extremt nära körbanan vilket ökar både olycks- och skaderisken hos oskyddade trafikanter.

Även om det inte finns något krav i Sverige att välja sidoområdesåtgärd utifrån alla trafikanter, vill vi framföra att ni bör skapa förlåtande sidoområden istället för att montera sidoräcken vilka betyder ökad skaderisk. Ju högre hastighet det är på vägen, desto större är risken för dödlig utgång eller allvarlig skada.

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 Uppsala ber Trafikverket att inte installera sidoräcken som standardåtgärd. Räcken ska inte monteras där det inte finns något att skydda trafikanterna mot, därför bör ni 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 ibland stängs in mellan mitt- och sidoräcken. Samtidigt verkar det som om sidoräcken ersätter viltstängsel. MC-olyckor med dödlig utgång vid kollisioner med vilt är 5,3 gånger högre än deras andel av fordonsbeståndet. Räkner 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. Det finns ingenting i underlaget som behandlar val av sidoområdesåtgärd och förekomst av viltstängsel trots att viltolyckorna ökar.

Förslag: SMC Uppsala län ber Trafikverket beakta motorcyklisternas säkerhet vid val av sidoområdesåtgärd och att montera viltstängsel i områden med mycket vilt för att minska olycksrisken för dem som färdas på motorcykel.

Tänk om tänk nytt!

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.

I SMC Uppsala län arbetar vi varje dag året om för att öka säkerheten bland de motorcyklister som färdas på vägarna. Vi erbjuder alla som köpt en ny motorcykel gratis fortbildning eftersom



Uppsala den 31 maj 2016

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 erbjuder möjlighet till privat övningskörning på våra grundkurser där eleverna får möjlighet till mängdträning eftersom nya körkortsinnehavare innebär en ökad olycksrisk. Vi erbjuder särskilda kurser i kurvteknik eftersom de flesta motorcyklister dör i en kurva. Vi har olika arrangemang där vi träffar motorcyklister och talar om säkerhet. Vi genomför gruppkörningar med förutbestämda trafiksäkerhetsregler. 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 samarbetar med, försäkringsbolag, MC-handlare och MC-tillverkare i säkerhetsfrågor.

Vi i SMC Uppsala län vill gärna samarbeta med Trafikverket och kommunerna för att skapa en vägmiljö som tar hänsyn till alla trafikanter, även motorcyklister.

För SMC Uppsala län

Sorin Srbu

Sorin Srbu
Representant för styrelsen
E-post: webmaster@smcuppsala.se

