

Till  
Trafikverket  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

## **Angående förslag till nya hastighetsföreskrifter på väg 207, TRV 2019/50259 Örebro län**

Sveriges MotorCyklister har getts möjlighet att besvara remissen från Trafikverket. SMC har undersökt olycksrapporter i STRADA under de senaste fem åren för MC-olyckor. SMC har konsulterat vår distriktsorganisation SMC Örebro som har den lokala förankringen.

### **Tidigare remissvar i frågan**

SMC besvarade Trafikverkets remiss ”Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard Dnr TRV 2016/19427 den 19 maj 2016. SMC påtalade redan då att hela förslaget baseras på de som färdas i personbil och att Trafikverket dragit alltför ensidiga och långtgående slutsatser av vad regeringen presenterade i föreliggande budgetproposition. SMC var långt ifrån ensam om att framföra kritik. Regioner, kommuner, näringsliv och intresseorganisationer har framfört kritik mot Trafikverkets förslag om hastighetsgränser.

### **Trafikverkets förslag baseras endast på hastighet omfattar inte samtliga fordonslag**

Trafikverket har inga förslag till ökad trafiksäkerhet utöver att sänka hastighet eller att bygga om vägar genom att installera mitträcken. På alla vägar i Sverige som inte har mitträcke ska hastigheten sänkas. Inga andra åtgärder eller alternativ till ökad trafiksäkerhet diskuteras överhuvudtaget i föreliggande förslag eller tidigare från Trafikverket.

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer och framgår av Vägars och gators utformning, VGU, som används vid ny- eller ombyggnation. I VGU saknas hänsyn till säkerhet för MC och moped klass I.

SMC är positiva till att mitträcke inte installeras på vägen eftersom räcket ökar skaderisken för alla som färdas på MC. Däremot anser SMC inte att hastigheten ska sänkas på alla vägar i landet som inte har ett mitträcke utifrån en akademisk beräkningsmodell. Trafikverket måste utreda varje väg och alla alternativ som finns till att sänka hastigheten. Mitträfflor är en vedertagen metod för att förhindra mötesolyckor som och ger effekt enligt undersökningar utförda av VTI. Friktion, som är en grundförutsättning för trafiksäkerhet, saknas också helt i resonemanget för ökad trafiksäkerhet trots att detta orsakat flera olyckor på sträckan. Ett antal andra åtgärder föreslås i slutet av detta remissvar.

### **Trafikanternas inställning till hastighet**

VTI:s mätningar av trafikanternas hastigheter visar att knappt hälften av Sveriges trafikanter håller hastighetsgränserna. VTIs mätningar visar också att sänkningar med tio kilometer per timme gör att trafikanterna sänker farten med 3-4 km/timme. Det finns inget i underlaget som visar på att en hastighetssänkning med från 90 till 80 km/timme ska minska antalet dödade med 10-15 procent. Hur sänkningen ska påverka antalet allvarligt skadade nämns överhuvudtaget inte.

### **Förslaget är akademiskt och handlar inte om olyckorna i verkligheten**

Trafikverkets förslag är helt akademiskt och har inte tittat på de verkliga olyckorna på vägen. Hastigheten ska sänkas på 5 kilometer lång sträcka från 90 till 80 där mitträcke saknas. SMC har tittat på olyckorna på väg 207 i Örebro under perioden 20140101-20190801. Det har skett sju olyckor under denna period med MC (1 död, 2 måttligt skadade och 1 lindrigt skadad).

### **Sveriges MotorCyklister**

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge  
0243-669 70  
[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**

Borlänge den 21 augusti 2019

Fyra av sju olyckor skedde i korsningar där bil- och/eller MC-föraren genom ouppmärksamhet och felaktiga beslut bidragit till olyckorna. Två av olyckorna som skedde på raksträckor var i samband med omkörning då MC- eller bilförare inte uppmärksammade skeenden längre fram på vägen. En av dessa olyckor ledde till en dödsolycka. I en olycka bromsade MC-föraren omkull.

Att sänka hastigheten från 90 till 80 km/h hade sannolikt inte lett till att samtliga olyckor undvikits. I stort sett samtliga olyckor beror på förarfel. Men, det har skett betydligt fler olyckor på väg 207 jämfört med 63 och 68 som Trafikverket också har ute på remiss. SMC anser att Trafikverket bör skapa en totalbild över vilka åtgärder som behövs på vägen för att minska olyckorna – inte bara sänka hastigheten.

#### **Hastighetssänkningar måste vara logiska**

Det framgår inte av underlaget hur hastighetsefterlevnaden ser ut på den aktuella vägen. Det framgår inte vilka fordon som följer hastighetsgränserna. Detta är avgörande för om sänkningen ska ge någon effekt avseende miljö och trafiksäkerhet. För SMC är det självklart att hastighetsgränsen på en väg måste vara logisk. En sänkning av hastighetsgränsen kan leda till allvarliga situationer där en motorcyklist uppfattas som en bromskloss och blir omkörd av enbart större fordon under ibland helt regelvidriga former vilket kan leda till olyckor. För SMC är det viktigt att skapa hastighetsgränser som minimerar hastighetskillnader mellan fordonen.

#### **Andra åtgärder i vägmiljön som kan öka säkerheten**

Det finns mängder av alternativ som inte nämns av Trafikverket som ökar säkerheten, både för de skyddade men även de oskyddade trafikanterna. Dessa är:

- Alternativa lagningsmetoder som inte innebär försämrad friktion
- Kontroll av entreprenörernas underhållsarbeten
- Åtgärder för att förebygga viltolyckor
- Åtgärder för att skapa säkrare och förlåtande sidoområden
- Skyltning inför kurvor där de flesta singelolyckor sker
- Öka deltagande i SMC:s fortbildning av MC-förare i broms- och kurvteknik
- Åtgärder i korsningar och cirkulationsplatser där de flesta kollisioner med oskyddade trafikanter sker
- Uppmärksamhetskampanjer mot trafikanter

SMC och SMC Örebro står till Trafikverkets förfogande i arbetet med att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för motorcyklisterna i regionen.

För SMC Örebro

Erik Mårtensson

Ordförande

Tel: 070-560 78 38

E-post: [ordforande@smcorebro.se](mailto:ordforande@smcorebro.se)

För SMC

Maria Nordqvist

Politisk sekreterare

Tel: 070-538 39 38

E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

#### **Källor:**

- VTI rapport 860, Utvärdering av ändrade hastighetsgränser. Långtidseffekter på trafiksäkerhet, Anna Vadeby och Urban Björketun (2015)
- VTI notat 38-2002, Motorcyklar och vägräcken, Göran Nilsson (2002)
- The risk of fatality in motorcycle crashes with roadside barriers, Paper 07-0474, Hampton C Gabler (2007)
- The emerging risk of fatal motorcycle crashes with guardrails, Hampton Gabler 2007

**Sveriges MotorCyklister**

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge  
0243-669 70  
[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**

Borlänge den 21 augusti 2019

- Fatality risk in motorcycle collisions with roadside objects in the United States, Daniello & Gabler (2010)
- Review of iRAP risk parameters, Turner et al ARRB group (2009)
- Definition av ett säkert räckes för motorcyklister, Nordqvist/Fredriksson/Wenäll (2015)
- Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv, VTI/Svevia/SMC, KTH/Trafikverket, Thomson m fl (2015)
- Viktigt att tänka vilt på MC, pressmeddelande Älgskadefondföreningen 1 april 2014
- MC-olyckor i STRADA på den aktuella vägsträckan 20140101-20190801

