

Borlänge den 20 augusti 2020

Till: Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard Dnr TRV 2016/19427 den 19 maj 2016 och besvarade även samtliga remisser gällande hastighetssänkningar i Sverige under 2019. 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. Även vad Remissinstanserna har redan uttryckt samma kritik över hastighetssänkningarna i år. (Föreliggande) Detta svar baseras på samma grunder som SMC har kritiserat tidigare.

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 Stockholm som har den lokala förankringen.

Tidigare remissvar i frågan

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 anser 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. Att installera mitträcke ökar inte säkerheten för motorcyklister utan utgör ett ytterligare hinder när en olycka sker.

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 hastighetsenkning 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.



Borlänge den 20 augusti 2020

Förslaget är akademiskt och handlar inte om olyckorna i verkligheten

Trafikverkets förslag är helt akademiskt utan att ha tittat på de faktiska omständigheterna som har lett till olyckorna. SMC har begärt utdrag ur STRADA vad gäller samtliga MC-relaterade olyckor mellan 2015 och 2020. Under (en)perioden har en dödsolycka skett och det framgår inte att olyckan (skedde i samband med)berodde på för hög hastighet. De övriga 21 olyckorna har skett i lägre hastighet än 80 km/h i eller efter rondeller eller vid korsningar där fordonet färdades i relativt låg hastighet. Högre krav till entreprenörer vad gäller Trafikverkets interna föreskrifter, och bättre drift av våra vägar gällande friktion är säkerhetsåtgärder som skulle bidra till en ökad trafiksäkerhet.

Även om själva restiden i förslaget inte påverkas avsevärt mycket så baseras Trafikverkets beräkningsmetod på felaktiga grunder.

Hastighetsänkningar 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
- Säkrare räcken för samtliga trafikanter
- Skyltning inför kurvor där de flesta singelolyckor sker
- Öppna bussfiler för MC för att minska sammanstötningar vid filbyten
- Åtgärder i korsningar där de flesta kollisioner med oskyddade trafikanter sker

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

För SMC Stockholm

Olle Henriksson
Vice ordförande
Tel: 073-596 32 24
E-post: olle.henriksson@smcstockholm.se

För SMC

Christian Paral
Jurist
Tel: 070-272 4080
E-post: christian.paral@svmc.se

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 20 augusti 2020

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
- 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

