

Till
Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Remissvar förslag till nya hastighetsföreskrifter på väg 120 Kronobergs län, TRV 2021/3049

Sveriges MotorCyklister har getts möjlighet att besvara remissen från Trafikverket. SMC har begärt att få ta del av MC-olyckor i STRADA under de senaste sex åren vilket avslagits. Det gör att vi inte kan koppla vårt svar till faktiska olyckor, vilket vi ser som mycket olyckligt. SMC har konsulterat vår distriktsorganisation SMC Kronoberg som har den lokala förankringen. Trafikverket har i svar på SMC:s tidigare remisser efterlyst underlag och mer utförliga källhänvisningar. Därför numreras källorna i detta remissvar.

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 då att förslaget dels baseras på de som färdas i personbil, dels att Trafikverket dragit alltför ensidiga och långtgående slutsatser av vad regeringen presenterade i föreliggande budgetproposition. SMC var inte ensamma om att framföra kritik. Regioner, kommuner, näringsliv, transportföretag och intresseorganisationer har protesterat mot Trafikverkets förslag om hastighetsgränser.

Trafikverkets förslag baseras endast på hastighet

SMC saknar ett helhetsgrepp av trafiksäkerhetsåtgärder i Trafikverkets förslag. Även om Trafikverket anser sig arbeta med andra åtgärder, så presenteras inga förslag i underlaget till ökad trafiksäkerhet utöver att sänka hastigheter eller att bygga om vägar genom att installera mitträcken. Vi menar att det finns andra åtgärder att genomföra som är mer effektiva.

Några av de åtgärder som minskar olycksrisken för alla trafikanter är:

- mitträfflor för att förhindra mötesolyckor
- förbättrad friktion
- förbättrad metodik vid friktionsmätningar
- utbyggnad av viltstängsel
- erfarenhetsutbyte med Norge vid ny beläggning där det förefaller vara mindre halka än i Sverige.
- generell upprustning av vägar för att minimera sprickor, hål och spårbildningar
- förstärka stödremor för att minska olycksrisken bland tvåhjuliga motorfordon
- i större utsträckning sopa bort grus snabbare efter förseglingar, snabellagningar och tankbeläggningar
- vidta åtgärder i korsningar för att förbättra synbarhet för oskyddade trafikanter
- vidta åtgärder i kurvor där flest olyckor sker bland oskyddade trafikanter på landsväg, till exempel vägmarkering för rätt kurvteknik vilket reducerat olyckor i Österrike (11).

SMC anser att analys av ovanstående och andra åtgärder saknas av den tilltänka vägen. SMC saknar ett helhetsgrepp av ökad säkerhet för alla trafikanter.

På alla vägar i Sverige som inte har mitträcke med en årsdygnstrafik över 2000 fordon ska hastigheten sänkas. Trafikverket analyserar dessa två åtgärder utifrån trafikflöde med hjälp av det egna analysverktyget EVA. Inga andra åtgärder eller alternativ till ökad trafiksäkerhet diskuteras i förslaget eller av Trafikverket trots att man leder trafiksäkerhetsarbetet på alla vägar och därmed bör ha kunskap och erfarenhet av det batteri av åtgärder



som finns för att öka säkerheten i vägmiljön. Genom det internationella arbetet finns ännu mer goda exempel som kan användas.

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, vilket innebär att motorcyklister och mopedister klass I och II har exkluderats från underlaget i de samråd SMC har deltagit i under året.

Utgångspunkten för förslaget är att hastigheten 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser. I underlaget saknas information om att risken att dödas är tre gånger högre om oskyddade trafikanter på motorcykel krockar med ett räck med oskyddade stolpar jämfört med kollision med bil. Den höga skaderisken kan minska genom att välja släta betongräck eller räck med Motorcycle Protection System, MPS (1, 2,3). Tester med räck med MPS visar att en motorcyklist kan överleva i hastigheter över 100 km/t (4, 5).

En utvärdering i delstaten Victoria, Australien, visar att utfallet av installationen av mitträcken av vajertyp inte uppnått förväntad olycksreduktion (6). Installationerna var dessutom dyrare än budget. Man poängterade att det saknas underlag som visar att räck av denna typ ökar säkerheten för motorcyklister eller om olycks- och skaderisken ökar (6). I Sverige dödas flest motorcyklister i räcketolyckor på 2+1-vägar (18).

SMC anser inte att hastigheten ska sänkas på vägar över hela landet där ett mitträcke saknas baserat på Trafikverkets akademiska beräkningsmodell, i detta fall E14.

Trafikverket bör utreda varje väg utifrån ett helhetsgrepp om säkerhetsåtgärderna. Det innebär att titta på alla alternativ som finns till att sänka hastigheten. Trafikverket har i svar till SMC på tidigare remissvar framfört att det är olämpligt att basera hastighetsgräns på olyckor som sker på en vägsträcka och att man istället vill arbeta proaktivt och förebygga olyckor. Det är självklart positivt att försöka förebygga olyckor där man kan.

Men SMC anser också att det är viktigt att dra slutsatser från olycksdrabbade vägar där det defacto är någonting i säkerheten som brister. Här har Sverige en helt annan utgångspunkt än andra länder, där man utgår från att åtgärda "black spots", det vill säga olycksdrabbade platser och vägar. Det finns många studier som visar att detta har en effekt genom minskade olyckor. Genom detta tillvägagångssätt kan man också anpassa åtgärden utifrån hur olyckan uppkommit (till exempel förbättrad friktion), istället för att sätta tilltron till en generell hastighetssänkning. SMC har tagit fram underlag till Trafikverket under strategisamarbeten och föreslagit att eftersom detta tillvägagångssätt varit framgångsrikt runt om i Europa och i Australien borde det fungera även i Sverige (7, 8, 9, 10).

Krockvåld som dödar oskyddade trafikanter

Det är inte hastigheten i sig som dödar, det är krockvåldet vid en kollision. Det vanligaste krockvåldet i en singelolycka med dödlig utgång på MC är ett vägräcke på en statlig väg (12). De flesta dödsolyckor med räck sker på de vägar som ska vara säkrast för trafikanterna, nämligen 2+1-vägar och TEN-T-vägar (13). Därför är det viktigt att vägmiljön utformas utifrån de oskyddade trafikanterna. Genom att installera mitt- och sidoräck ökar väghållaren skaderisken för motorcyklister genom oskyddade stolpar och utstickande delar i direkt anslutning till vägen.

Det går att minska risken för allvarliga olyckor på vägar med 90-120 km/timmen genom att skapa en vägmiljö som är förlåtande för alla trafikanter. En sådan väg har breda vägrenar, förlåtande sidoområden, 1,5-2 meters avstånd från körbanan till alla former av fasta hinder som



Borlänge den 27 augusti 2021

räcken, stolpar och liknande, viltstängsel och vägutrustning som är eftergivlig för oskyddade trafikanter på MC och moped.

Vilka olyckor har egentligen skett på vägen?

Som tidigare nämnts är Trafikverkets förslag akademiskt. Utredningarna Sampers och EVA-kalkylerna är liksom tidigare utredning inte baserade på verkligheten eftersom Trafikverket inte utgår från de olyckor som faktiskt sker på vägarna. Nästan alla mötesolyckor mellan MC och andra fordon sker i korsningar. Den vanligaste orsaken till att de sker är förarfel som hög hastighet och bristande uppmärksamhet. I korsningsolyckor på den aktuella vägen finns helt andra åtgärder att tillgå för att minska olycksrisken. Sänkt hastighet före och i korsningen är en av dem.

I detta fall ska hastigheten sänkas på en knappt fem mil lång sträcka från 100/90 till 80 eftersom vägen saknar mitträcke. SMC har begärt att få ta del av MC-olyckor i STRADA på den aktuella sträckan för perioden 20150101-20210731. SMC har dessvärre fått avslag och ärendet prövas just nu av domstol. Därför kan inte SMC få fram uppgifterna innan detta remissvar ska vara inlämnat.

Hastighetssänkningar måste vara logiska

Det framgår inte av underlaget hur hastighetsefterlevnaden ser ut på den aktuella vägen. 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 (14). Vidare finns det inget i underlaget som visar på hur en hastighetssänkning med från 90 till 80 km/timme minskar dödade med sju personer när varje hastighetssänkning är genomförd 2025. 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 incidenter och olyckor (15,16,17) . Denna problematik har SMC lyft i arbetet med MC-strategin. För SMC är det viktigt att skapa hastighetsgränser som minimerar hastighetsskillnader mellan fordonen.

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

För SMC

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



Källor:

1. The risk of fatality in motorcycle crashes with roadside barriers, Paper 07-0474, Hampton C Gabler (2007)
2. The emerging risk of fatal motorcycle crashes with guardrails, Hampton Gabler 2007
3. Fatality risk in motorcycle collisions with roadside objects in the United States, Daniello & Gabler (2010)
4. Definition av ett säkert räckes för motorcyklister, en litteraturstudie 2015, Nordqvist, Fredriksson, Wenäll
5. A crash test evaluation of motorcyclist protection systems for use on W-beam safety barriers, Joanne Baker et al 2017
6. Safety on Victoria's Roads—Regional Road Barriers, Victorian Auditor, 2020
7. MC-sikkerhet, en vägledning för utformning, planering, drift och underhåll av gator och vägar, Statens Vegvesen 2007/2014
8. Infrastructure improvements to reduce motorcycle casualties, Austroads Research Report AP-R515-16, 2016
9. Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken, MVMOT 2007/2021
10. Slovenian guidelines for motorcycle safety, Infrastrukturdepartementet Slovenien, 2021
11. Sondermarkierungen Motorradverkehr, Winkelbauer et al, KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) 2021
12. Trafikverkets djupstudier av dödade på tvåhjulig MC 2000--
13. STRADA och djupstudier av dödade på MC, se SMC:s hemsida
14. VTI rapport 860, Utvärdering av ändrade hastighetsgränser. Långtidseffekter på trafiksäkerhet, Anna Vadeby och Urban Björketun (2015)
15. Om MC-användning i Stockholm, Nordqvist och Görtz, SMC, 2015
16. Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, Gregersen NTF och Nordqvist SMC 2010
17. Undersökning om motorcyklisters inställning till hastighet och acceptans av hastighetsgränser, Gregersen VTI och Nordqvist SMC 2013
18. Trafikverkets djupstudier av dödade motorcyklister

