

Till
Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Angående förslag till nya hastighetsföreskrifter på väg 373, TRV 2019/27237 Norrbotten

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 Norrbotten 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 en fem kilometer lång sträcka från 90 till 80. SMC har tittat på olyckorna på väg 373 i Norrbotten under perioden 20140101-20190801. Det har inte skett någon olycka på vägen med tvåhjulig MC under denna period som rapporterats till STRADA.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Att sänka hastigheten från 90 till 80 km/h kommer sannolikt inte att ha någon större betydelse avseende MC-olyckor. SMC anser att Trafikverket bör skapa en totalbild över vilka åtgärder som behövs på vägen för att minska alla typer av olyckor – inte bara sänka hastigheten utifrån en akademisk modell.

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 hastighetsskillnader 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
- Minska förekomsten av grus på vägen, från lagningar och stödresor
- Kontroll av entreprenörernas underhållsarbeten, även stödresor
- Åtgärder för att förebygga viltolyckor
- Åtgärder för att skapa säkrare och förlåtande sidoområden
- Aldrig installera räcken som har utstickande delar och oskyddade stolpar – alltid välja räcken som är säkra för oskyddade trafikanter
- 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
- Kontroller av körkortsinnehav samt alkohol-och drogtester

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

För SMC Norrbotten

Anders Jonsson
Ordförande
Tel: 070-699 11 39
E-post: ordforande@smcnorbotten.se

För SMC

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 070-538 39 38
E-post: 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
- Fatality risk in motorcycle collisions with roadside objects in the United States, Daniello & Gabler (2010)



Borlänge den 23 augusti 2019

- 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

