

Borlänge den 26 juni 2019

Till
Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Angående förslag till nya hastighetsföreskrifter på väg 180 Västra Götaland, 2019/44464

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 Västra Götaland 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. I detta förslag nämns t ex inte ens mitträfflor som är en vedertagen metod för att förhindra mötesolyckor som och ger effekt enligt undersökningar utförda av VTI.

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. Det har SMC gjort. Under perioden 20140501-20190601 har det skett åtta MC-olyckor (två allvarligt, två måttligt och fyra lindrigt skadade). Tre av olyckorna har skett i en korsning där samtliga beror på förarfel hos MC- eller bilförare. En olycka skedde i en cirkulationsplats där friktionen var bristfällig. Två av olyckorna var kollision med vilt. I en olycka där föraren blev allvarligt skadad körde föraren ut i terrängen i en kurva där hastighet i kombination med bristande kurvteknik sannolikt bidragit till olyckan.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 26 juni 2019

Att sänka hastigheten från 90 till 80 km/timme är inte lösningen på de olyckor som skett på vägen. Trafikverket måste titta på andra alternativ för att öka säkerheten för trafikanterna än att 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 hastighetsskillnader mellan fordonen.

Vilt nämns inte

En stor fara för en motorcyklist är viltet. I Västra Götaland har det skett en stor ökning av vildsvinsstammen, vilket är stor oroskälla för motorcyklister. Antalet viltolyckor har ökat med 21 % mellan 2014-2018. En kollision med vilt, även rådjur, får ofta mycket allvarliga följder. I remissen nämns över huvudtaget inte viltstängsel som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd. En utbyggnad av viltstängsel skulle kunna förbättra säkerheten markant för alla trafikanter och i synnerhet motorcyklister.

Andra åtgärder av vägmiljö 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 försämrade 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
- Åtgärder i korsningar där de flesta kollisioner med oskyddade trafikanter sker

SMC och SMC Västra Götaland står till Trafikverkets förfogande i arbetet med att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för motorcyklister i regionen.

För SMC Väst

För SMC

Jan Rickardsson
Vice ordförande
Tel: 070-525 52 31
E-post: jan.rickardsson@lm.se

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, Hampton C Gabler &

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



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 26 juni 2019

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

