

Till
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Remissvar Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 (N2013/2942/TE)

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. SMC konstaterar att inga åtgärder är planerade och budgeterade för ökad MC-säkerhet under de kommande tolv åren.

Det är inte acceptabelt med tanke på att motorcyklister varje år dödas och skadas allvarligt till följd av brister i vägmiljön. De förbättringar som planeras och genomförs på landsvägar görs ensidigt för dem som färdas i personbil.

Det är inte acceptabelt att Trafikverket inte avsätter en enda krona på ett prioriterat område för att nå etappmålet 2020, nämligen säkrare vägar och gator för motorcyklister.

Räcken

Varje år dödas i genomsnitt fem motorcyklister efter att ha krockat med ett räcke. Det är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor på MC med dödlig utgång. Varje år skadas cirka 15-20 motorcyklister allvarligt och ett okänt antal lindrigt. SMC förutsätter att detta faktum var bakgrunden till regeringens uppdrag till Trafikverket:

"Regeringen anser att begränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential att bidra till ökad transportpolitisk måiluppfyllelse. Trafikverket ska därför planera för ökat genomförande av förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur med fokus på kapacitet och kvalitet, t ex trimnings-, miljö-, trafiksäkerhets-, eller bärighetsåtgärder. Detta kan ske genom exempelvis mittseparering av vägar eller miljöåtgärder. Planeringen ska ske med beaktande av förutsättningar och behov i den omgivande miljön samt hos oskyddade trafikanter, vilket även inbegriper förare av motorfordon på två hjul".

SMC har läst igenom ett antal dokument i det underlag som presenteras och även sett på enskilda projekt i landet där Trafikverket planerar mittseparering och sidoräcken.

- Ordet motorcykel/MC-förare/motorcyklist saknas.
- Det finns inga förslag om säkra sidoområden istället för sidoräcken.
- Det finns inga krav på att de räcken som sätts upp både ska skydda för kollisioner men också utgöra minimal skaderisk för den som kör in i det.
- Det finns inga medel avsatta i FOI avseende tester mellan motorcykel och räcken, alternativ till sidoräcken, underlag för var räcken ska förses med underglidningsskydd och annat som skulle kunna öka kunskapen om MC-olyckor med räcken.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

I trafikverkets skrift "Effektsamband för transportsystemet, steg 2 drift och underhåll kapitel 5 Skydds- och vägledningsanordningar samt sidoområde" beskrivs Trafikverkets syn på säkra sidoområden: *"Att sätta upp ett sidoräcke är därför det enklaste och snabbaste sättet att förbättra säkerhetsstandarden för biltrafiken när vägsträckningen har ett sidoområde som skulle medföra farligt krockvåld vid en avkörning. Denna höjning av en vägs säkerhetsstandard kan användas för att förbättra säkerheten från en tidigare oacceptabelt låg nivå, alternativt för att kunna medge högre hastighet än vad som vore acceptabelt utan räcke eller sidoområdesåtgärd. Alternativt kan man utföra andra åtgärder i sidoområdet, såsom att anlägga flacka slänter, rensa sidoområdet från farliga fasta föremål, m.m. Detta kräver ofta längre planeringstid, särskilt i de fall när vägområdet inte räcker till, så ytterligare mark måste tas i anspråk."*

Det finns inget som tyder på att Trafikverket har för avsikt att välja alternativ till sidoräcken som innebär ökad säkerhet för motorcyklister.

Under 2012 presenterade Trafikverket nya regler för vägars och gators utformning, VGU. För första gången nämns här motorcyklar som ett fordonsslag. Däremot saknas helt både råd och krav i VGU som säger att man måste ta hänsyn till MC-förare vid val av räcken. I VGU:s rådgivande del är avsnittet "Faunapassager" tio sidor långt medan avsnittet "Underglidningsskydd för MC" endast är en rubrik. Det tyder på större omsorg om grodor, uttrar och andra djur som ska passera vägen än omsorgen om motorcyklister som färdas på vägen.

Ingenstans i underlaget beskrivs samhällets kostnader för räckesolyckor. Sedan 2000 har 50 MC-förare dött och hundratals skadats mer eller mindre allvarligt. Varje olycka kostar samhället stora belopp, räckesreparationen är en bråkdel som i sin helhet ersätts av motorcyklistens försäkringsbolag. I Trafikverkets underlag sägs att mitträcken är ett positivt bidrag till trafiksäkerhet och man bedömer investeringen som lönsam.

SMC förutsätter att departementet kräver ett förtydligande av Trafikverket som sätter upp 90 procent av alla svenska vägräcken, av hur man ska tillgodose säkerheten för MC-förare som är överrepresenterade i räckesolyckor med dödlig utgång. Detta gäller såväl mitt- som sidoräcken.

SMC förutsätter också att departementet poängterar vikten av att välja räcken som innebär den lägsta kostnaden ur både livslängds- och samhällsekonomiskt perspektiv. Det behövs tydligare krav från Trafikverket om val av räcke utifrån ÅDT och skaderisk för oskyddade trafikanter. Vajerräcket är det räcke som är minst robust av alla räckestyper, det kräver mest reparationer och innebär högsta skaderisken för en motorcyklist som kör in i det. Trots det väljs i stort sett alltid vajerräcken eftersom det är entreprenören som väljer räcke och inga andra specifika krav ställs av Trafikverket. Entreprenören får därmed också framtida inkomster i form av reparationer av vajerräcken. Det leder till att en allt större del av underhållsbudgeten går till räckesreparationer. Vissa skador, stolparnas lock, lagas överhuvudtaget inte av entreprenören, vilket inte ifrågasätts av Trafikverket. Det ger vassa kanter på stolpens ovansida vilket innebär ännu en ökad risk



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

Web: www.svmc.se

för oskyddade trafikanter och påskyndar behovet av att byta ut räckan på grund av rostskador.

SMC förutsätter att en del av de 5,5 miljarder som föreslås för mitträcken öronmärks för ökad MC-säkerhet.

Trängsel

För SMC som representerar ett fordonsslag som kan bidra till minskad trängsel är det märkligt att varken motorcyklar eller mopeder finns med i transportplanen för att minska trängsel. I andra europeiska storstäder finns strategier för ökad användning av tvåhjuliga motorfordon, till exempel genom att tillåta körning i kollektivkörfält, genom att skapa säkra avgiftsfria parkeringar och genom undantag från vägtullar. Eftersom motorcyklar och mopeder är redan idag undantagna från trängselskatt skulle Trafikverket och berörda kommuner kunna göra stor skillnad för MC- och mopedförare utan några större kostnader överhuvudtaget.

Istället gör Trafikverket tvärtom. Utan något som helst samråd och information med berörda trafikanter stängdes ett kollektivkörfält för MC-förare efter 30 år. Stockholms stad nämner inte motorcyklar och mopeder i sin Framkomlighetsstrategi. Även om fler innevånare i svenska städer väljer att gå, cykla eller åka kollektivt kvarstår behov av egna fordon för en stor grupp människor. Här bör samhället uppmuntra ökad användning av tvåhjuliga motorfordon istället för att negligera gruppen. För en annan oskyddad trafikantgrupp, cyklister, föreslås investeringar om 1,3 miljarder för ökad cykling och säkerhet.

SMC efterlyser en transportplanering som tar hänsyn till alla trafikantgrupper och deras specifika förutsättningar, även förare av motorcyklar och mopeder. I förslaget finns överhuvudtaget ingen plan för tvåhjuliga motorfordon de kommande tolv åren.

Drift och underhåll

I underlagsrapport – samhällsekonomiska analyser och samlad effektbeskrivning nationell plan, beskrivs beräkningsmetod – samhällsekonomi för underhåll av belagd väg. En minimiåtgärd för samtliga vägar är lappa och laga. SMC förutsätter att Trafikverket menar snabellagning. Det är en metod som från början var avsedd för det lågtrafikerade vägnätet med ringa trafik och låga hastigheter. Idag görs snabellagning till och med på motorvägar. Snabellagning är en billig lagningsmetod som innebär risker för dem som färdas på två hjul. Ett stort problem är att entreprenörerna dels underlåter att sätta upp varningsskyltar, dels att entreprenörerna inte sopar bort överflödigt grus inom kontraktstiden utan förlitar sig på att trafikanterna ska göra jobbet.

Varje år skadas och dödas motorcyklister och mopedister som kör omkull på den här lagningstypen. Det ger också betydande vagnsskador, i form av stenskott på bilar men också på motorcyklar som kraschat på grus. Enligt källor i försäkringsbranschen är kostnaderna för glasskador högre än övriga vagnskador, vilket beror på stenskott från beläggningsarbeten.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

SMC föreslår att Trafikverket ser över val av lagningsmetoder utifrån väg.

SMC föreslår att kontroll genomförs av beställaren avseende varningsskyltning och rengöring av väg efter vägarbeten. SMC föreslår att en kontrollfunktion skapas inom Trafikverket eller av oberoende part, se nedan.

Trafiksäkerhet

De åtgärder som finns angivna för ökad säkerhet är mötesseparering (utan några krav på räcken avseende motorcyklister) 5,5 miljarder, hastighetssänkningar på vägar utan mittseparering (30 miljoner) samt utbyggnad av ATK-kameror (720 miljoner). Det finns inga krav på vägmiljön i övrigt för att öka trafiksäkerheten. SMC anser att det finns betydligt mer åtgärder som kan vidtas för att öka säkerheten.

SMC har tagit del av Trafikverkets skrifter rörande Effektsamband för transportsystemet. I kapitel 3, Drift och underhåll av belagd väg säger Trafikverket: *"Trafikanterna sänker hastigheten på en väg med vattenfyllda spår och upplever en sämre säkerhet. Detta kan innebära att trafikanterna kompenserar den upplevt sämre trafiksäkerheten genom att sänka hastigheten. Det är därför långt ifrån självklart att en fysisk försämring leder till sämre trafiksäkerhet. Man kan tolka denna text som att det är inte nödvändigt att laga vägar i syfte att öka säkerheten och istället förlita sig på att trafikanterna sänker hastigheten.*

Trafikverket säger sedan: *"Friktionen är den funktionella egenskap som bedöms ha störst betydelse för trafiksäkerheten. Vid barmarksförhållanden anses friktionen normalt vara tillfredsställande och någon rutinmässig uppföljning av friktionen på de svenska vägarna görs inte. Denna uppfattning har man dock inte i ett flertal övriga länder i Europa och här genomförs också regelbundna friktionsmätningar."*

Att dåvarande Vägverket inte har relevanta data om viktiga tillståndsfaktorer som påverkar trafiksäkerheten påtalades också Riksrevisionen redan 2009 i rapporten "Underhåll av belagda vägar". Dåvarande Vägverket förklarade att man inte har fastställt hur dessa brister bör prioriteras mot andra brister vid val av åtgärd. Riksrevisionen konstaterade därmed att trafiksäkerhetsarbetet inom underhållsverksamheten överlämnas till den enskilde projektledaren, trots statsmakternas uttalat prioriterade mål om förbättrad trafiksäkerhet.

Motorcyklister dödas och skadas allvarligt i Sverige på grund av brister i friktionen. I tio procent av alla polisrapporterade MC-olyckor i STRADA på torr väg är bristande friktion en bidragande faktor. Det vanligaste problemet är grus på belagd väg men det handlar också om halka vid ny beläggning. Det betyder att reparationer av vägarna för att öka säkerheten samtidigt leder till MC- och mopedolyckor. Trots att Trafikverket känner till detta finns inget förslag i planen om ökad säkerhet genom krav på friktionsmätningar.

SMC föreslår att 6,5 miljarder för ökad säkerhet omfördelas så att utrymme ges för andra säkerhetshöjande åtgärder, främst friktionsmätningar och kontroll av vägarna.

SMC föreslår att friktionsmätningar genomförs året runt på svenska vägar. Mätningar är särskilt viktiga i samband med ny beläggning och lagningar. Här bör krav ställas på



friktionsmätningar innan en entreprenad godkänns av beställaren. Friktionsmätningar bör även genomföras på vägar med stor förekomst av grus i kurvor, i cirkulationsplatser, av- och påfarter och korsningar. Detta är platser där det sker ett stort antal MC- och mopedolyckor där bristande friktion bidragit till olyckan.

SMC föreslår att FOI-medel avsätts för att ta fram en ny mätmetod för friktion.

SMC föreslår att nya krav ställs av Trafikverket i entreprenader avseende friktion och vite för entreprenör som inte uppfyller kraven.

Kontroll av vägarna

Det finns ingen systematisk kontroll av de svenska vägarna. En del av bristerna i vägmiljön som leder till att motorcyklister dödas och skadas allvarligt handlar om undermåligt arbete av entreprenören och/eller bristande kontroll av entreprenören. Samtidigt är det entreprenören som utfört arbetet som kontrollerar sig själv. För SMC är detta ett systemfel. Det är uppenbart att beställaren eller oberoende part ska vara den part som kontrollerar de arbeten som utförs på de svenska vägarna.

SMC föreslår att en myndighet inrättas i Sverige i likhet med Vegtilsynet i Norge:

www.vegtilsynet.com

SMC föreslår att Trafikverket skapar en egen kontrollfunktion, vägpatruller, som inspekterar det statliga belagda vägnätet varje vardag året om. Vägpatrullen består av två personer i en pickup i varje län. Personerna ska ha god kunskap om drift och underhåll, kunskaper om brister i vägmiljön som kan medföra ökade skaderisker för olika trafikantgrupper, kunskaper att åtgärda problem omedelbart och befogenhet att begära åtgärd av entreprenör och vägghållare. Varje pickup ska ha utrustning som gör det möjligt att göra egna akuta insatser, friktionsmätningar, varningsskylta och liknande. Vägpatrullen ska köra alla belagda vägar inom sitt län enligt ett schema men också kunna rycka ut i samband med anmälningar från allmänheten till vägmyndigheten och vid allvarliga olyckor för att undersöka vägbrister. Genom vägpatrullen kontrolleras samtidigt hur underentreprenörer uppfyller avtal med Trafikverket.

Beställarorganisationen Trafikverket

Det är bra att alla myndigheter arbetar för ökad effektivitet och produktivitet. SMC har begärt handlingar av Trafikverket för ett år sedan och fortfarande inte fått ta del av dessa. Mail från trafikanter om allvarliga brister på vägarna har blivit liggande under semestern. En digitalisering och centralisering av diariet är sannolikt nödvändig liksom en ordning där viktig information alltid kommer fram till en mottagare som kan besluta om att vidta åtgärder.

Då det gäller anläggningsbranschen har Riksrevisionen i ett flertal rapporter gett Trafikverket svidande kritik för övergången mot totalentreprenader och påtalat brister i såväl rollen som beställare och uppföljning vilket inte främjar produktiviteten och innebär betydande risker. Ändå är Trafikverkets förslag i planen ökad användning av totalentreprenader. Det finns många parametrar som saknas i kontrakten avseende friktion.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

Web: www.svmc.se

SMC föreslår att totalentreprenader med funktionskrav ses över i syfte att öka produktiviteten, få mer väg för pengarna men framförallt för att öka säkerheten för trafikanterna.

SMC föreslår att innehåll, krav och viten i kontraktshandlingar ses över. Uppfyller inte entreprenör gällande friktionskrav vid beläggningsarbeten bör krav ställas på omedelbara åtgärder och vite.

Information om olyckor

I samband med olyckor SMC tagit del av framkommer att varken entreprenör eller Trafikverket får kännedom om olyckor som sker på vägarna. Detta förhållande måste ses över då denna typ av information är oerhört viktig för att vidta åtgärder som kan förebygga fler olyckor på samma plats.

SMC förutsätter att olycksrapportering ses över så att både väghållaren och entreprenören får kännedom om olyckor omedelbart då de sker för att möjliggöra snabba beslut om olycksförebyggande åtgärder.

För SMC

Jesper Christensen
Tel: 0243-669 78
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Tel: 0243-669 79
maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

Till
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Remissvar Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 (N2013/2942/TE)

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. SMC konstaterar att inga åtgärder är planerade och budgeterade för ökad MC-säkerhet under de kommande tolv åren.

Det är inte acceptabelt med tanke på att motorcyklister varje år dödas och skadas allvarligt till följd av brister i vägmiljön. De förbättringar som planeras och genomförs på landsvägar görs ensidigt för dem som färdas i personbil.

Det är inte acceptabelt att Trafikverket inte avsätter en enda krona på ett prioriterat område för att nå etappmålet 2020, nämligen säkrare vägar och gator för motorcyklister.

Räcken

Varje år dödas i genomsnitt fem motorcyklister efter att ha krockat med ett räcke. Det är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor på MC med dödlig utgång. Varje år skadas cirka 15-20 motorcyklister allvarligt och ett okänt antal lindrigt. SMC förutsätter att detta faktum var bakgrunden till regeringens uppdrag till Trafikverket:

"Regeringen anser att begränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential att bidra till ökad transportpolitisk måiluppfyllelse. Trafikverket ska därför planera för ökat genomförande av förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur med fokus på kapacitet och kvalitet, t ex trimnings-, miljö-, trafiksäkerhets-, eller bärighetsåtgärder. Detta kan ske genom exempelvis mittseparering av vägar eller miljöåtgärder. Planeringen ska ske med beaktande av förutsättningar och behov i den omgivande miljön samt hos oskyddade trafikanter, vilket även inbegriper förare av motorfordon på två hjul".

SMC har läst igenom ett antal dokument i det underlag som presenteras och även sett på enskilda projekt i landet där Trafikverket planerar mittseparering och sidoräcken.

- Ordet motorcykel/MC-förare/motorcyklist saknas.
- Det finns inga förslag om säkra sidoområden istället för sidoräcken.
- Det finns inga krav på att de räcken som sätts upp både ska skydda för kollisioner men också utgöra minimal skaderisk för den som kör in i det.
- Det finns inga medel avsatta i FOI avseende tester mellan motorcykel och räcken, alternativ till sidoräcken, underlag för var räcken ska förses med underglidningsskydd och annat som skulle kunna öka kunskapen om MC-olyckor med räcken.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

I trafikverkets skrift "Effektsamband för transportsystemet, steg 2 drift och underhåll kapitel 5 Skydds- och vägledningsanordningar samt sidoområde" beskrivs Trafikverkets syn på säkra sidoområden: *"Att sätta upp ett sidoräcke är därför det enklaste och snabbaste sättet att förbättra säkerhetsstandarden för **bil**trafiken när vägsträckningen har ett sidoområde som skulle medföra farligt krockvåld vid en avkörning. Denna höjning av en vägs säkerhetsstandard kan användas för att förbättra säkerheten från en tidigare oacceptabelt låg nivå, alternativt för att kunna medge högre hastighet än vad som vore acceptabelt utan räcke eller sidoområdesåtgärd. Alternativt kan man utföra andra åtgärder i sidoområdet, såsom att anlägga flacka slänter, rensa sidoområdet från farliga fasta föremål, m.m. Detta kräver ofta längre planeringstid, särskilt i de fall när vägområdet inte räcker till, så ytterligare mark måste tas i anspråk."*

Det finns inget som tyder på att Trafikverket har för avsikt att välja alternativ till sidoräcken som innebär ökad säkerhet för motorcyklister.

Under 2012 presenterade Trafikverket nya regler för vägars och gators utformning, VGU. För första gången nämns här motorcyklar som ett fordonsslag. Däremot saknas helt både råd och krav i VGU som säger att man måste ta hänsyn till MC-förare vid val av räcken. I VGU:s rådgivande del är avsnittet "Faunapassager" tio sidor långt medan avsnittet "Underglidningsskydd för MC" endast är en rubrik. Det tyder på större omsorg om grodor, uttrar och andra djur som ska passera vägen än omsorgen om motorcyklister som färdas på vägen.

Ingenstans i underlaget beskrivs samhällets kostnader för räckesolyckor. Sedan 2000 har 50 MC-förare dött och hundratals skadats mer eller mindre allvarligt. Varje olycka kostar samhället stora belopp, räckesreparationen är en bråkdel som i sin helhet ersätts av motorcyklisterens försäkringsbolag. I Trafikverkets underlag sägs att mitträcken är ett positivt bidrag till trafiksäkerhet och man bedömer investeringen som lönsam.

SMC förutsätter att departementet kräver ett förtydligande av Trafikverket som sätter upp 90 procent av alla svenska vägräcken, av hur man ska tillgodose säkerheten för MC-förare som är överrepresenterade i räckesolyckor med dödlig utgång. Detta gäller såväl mitt- som sidoräcken.

SMC förutsätter också att departementet poängterar vikten av att välja räcken som innebär den lägsta kostnaden ur både livslängds- och samhällsekonomiskt perspektiv. Det behövs tydligare krav från Trafikverket om val av räcke utifrån ÅDT och skaderisk för oskyddade trafikanter. Vajerräcket är det räcke som är minst robust av alla räckestyper, det kräver mest reparationer och innebär högsta skaderisken för en motorcyklist som kör in i det. Trots det väljs i stort sett alltid vajerräcken eftersom det är entreprenören som väljer räcke och inga andra specifika krav ställs av Trafikverket. Entreprenören får därmed också framtida inkomster i form av reparationer av vajerräcken. Det leder till att en allt större del av underhållsbudgeten går till räckesreparationer. Vissa skador, stolparnas lock, lagas överhuvudtaget inte av entreprenören, vilket inte ifrågasätts av Trafikverket. Det ger vassa kanter på stolpens ovansida vilket innebär ännu en ökad risk



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

Web: www.svmc.se

för oskyddade trafikanter och påskyndar behovet av att byta ut räckan på grund av rostskador.

SMC förutsätter att en del av de 5,5 miljarder som föreslås för mitträcken öronmärks för ökad MC-säkerhet.

Trängsel

För SMC som representerar ett fordonsslag som kan bidra till minskad trängsel är det märkligt att varken motorcyklar eller mopeder finns med i transportplanen för att minska trängsel. I andra europeiska storstäder finns strategier för ökad användning av tvåhjuliga motorfordon, till exempel genom att tillåta körning i kollektivkörfält, genom att skapa säkra avgiftsfria parkeringar och genom undantag från vägtullar. Eftersom motorcyklar och mopeder är redan idag undantagna från trängselskatt skulle Trafikverket och berörda kommuner kunna göra stor skillnad för MC- och mopedförare utan några större kostnader överhuvudtaget.

Istället gör Trafikverket tvärtom. Utan något som helst samråd och information med berörda trafikanter stängdes ett kollektivkörfält för MC-förare efter 30 år. Stockholms stad nämner inte motorcyklar och mopeder i sin Framkomlighetsstrategi. Även om fler innevånare i svenska städer väljer att gå, cykla eller åka kollektivt kvarstår behov av egna fordon för en stor grupp människor. Här bör samhället uppmuntra ökad användning av tvåhjuliga motorfordon istället för att negligera gruppen. För en annan oskyddad trafikantgrupp, cyklister, föreslås investeringar om 1,3 miljarder för ökad cykling och säkerhet.

SMC efterlyser en transportplanering som tar hänsyn till alla trafikantgrupper och deras specifika förutsättningar, även förare av motorcyklar och mopeder. I förslaget finns överhuvudtaget ingen plan för tvåhjuliga motorfordon de kommande tolv åren.

Drift och underhåll

I underlagsrapport – samhällsekonomiska analyser och samlad effektbeskrivning nationell plan, beskrivs beräkningsmetod – samhällsekonomi för underhåll av belagd väg. En minimiåtgärd för samtliga vägar är lappa och laga. SMC förutsätter att Trafikverket menar snabellagning. Det är en metod som från början var avsedd för det lågtrafikerade vägnätet med ringa trafik och låga hastigheter. Idag görs snabellagning till och med på motorvägar. Snabellagning är en billig lagningsmetod som innebär risker för dem som färdas på två hjul. Ett stort problem är att entreprenörerna dels underlåter att sätta upp varningsskyltar, dels att entreprenörerna inte sopar bort överflödigt grus inom kontraktstiden utan förlitar sig på att trafikanterna ska göra jobbet.

Varje år skadas och dödas motorcyklister och mopedister som kör omkull på den här lagningstypen. Det ger också betydande vagnsskador, i form av stenskott på bilar men också på motorcyklar som kraschat på grus. Enligt källor i försäkringsbranschen är kostnaderna för glasskador högre än övriga vagnskador, vilket beror på stenskott från beläggningsarbeten.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

SMC föreslår att Trafikverket ser över val av lagningsmetoder utifrån väg.

SMC föreslår att kontroll genomförs av beställaren avseende varningsskyltning och rengöring av väg efter vägarbeten. SMC föreslår att en kontrollfunktion skapas inom Trafikverket eller av oberoende part, se nedan.

Trafiksäkerhet

De åtgärder som finns angivna för ökad säkerhet är mötesseparering (utan några krav på räcken avseende motorcyklister) 5,5 miljarder, hastighetssänkningar på vägar utan mittseparering (30 miljoner) samt utbyggnad av ATK-kameror (720 miljoner). Det finns inga krav på vägmiljön i övrigt för att öka trafiksäkerheten. SMC anser att det finns betydligt mer åtgärder som kan vidtas för att öka säkerheten.

SMC har tagit del av Trafikverkets skrifter rörande Effektsamband för transportsystemet. I kapitel 3, Drift och underhåll av belagd väg säger Trafikverket: *”Trafikanterna sänker hastigheten på en väg med vattenfyllda spår och upplever en sämre säkerhet. Detta kan innebära att trafikanterna kompenserar den upplevt sämre trafiksäkerheten genom att sänka hastigheten. Det är därför långt ifrån självklart att en fysisk försämring leder till sämre trafiksäkerhet. Man kan tolka denna text som att det är inte nödvändigt att laga vägar i syfte att öka säkerheten och istället förlita sig på att trafikanterna sänker hastigheten.*

Trafikverket säger sedan: *”Friktionen är den funktionella egenskap som bedöms ha störst betydelse för trafiksäkerheten. Vid barmarksförhållanden anses friktionen normalt vara tillfredsställande och någon rutinmässig uppföljning av friktionen på de svenska vägarna görs inte. Denna uppfattning har man dock inte i ett flertal övriga länder i Europa och här genomförs också regelbundna friktionsmätningar.”*

Att dåvarande Vägverket inte har relevanta data om viktiga tillståndsfaktorer som påverkar trafiksäkerheten påtalades också Riksrevisionen redan 2009 i rapporten ”Underhåll av belagda vägar”. Dåvarande Vägverket förklarade att man inte har fastställt hur dessa brister bör prioriteras mot andra brister vid val av åtgärd. Riksrevisionen konstaterade därmed att trafiksäkerhetsarbetet inom underhållsverksamheten överlämnas till den enskilde projektledaren, trots statsmakternas uttalat prioriterade mål om förbättrad trafiksäkerhet.

Motorcyklister dödas och skadas allvarligt i Sverige på grund av brister i friktionen. I tio procent av alla polisrapporterade MC-olyckor i STRADA på torr väg är bristande friktion en bidragande faktor. Det vanligaste problemet är grus på belagd väg men det handlar också om halka vid ny beläggning. Det betyder att reparationer av vägarna för att öka säkerheten samtidigt leder till MC- och mopedolyckor. Trots att Trafikverket känner till detta finns inget förslag i planen om ökad säkerhet genom krav på friktionsmätningar.

SMC föreslår att 6,5 miljarder för ökad säkerhet omfördelas så att utrymme ges för andra säkerhetshöjande åtgärder, främst friktionsmätningar och kontroll av vägarna.

SMC föreslår att friktionsmätningar genomförs året runt på svenska vägar. Mätningar är särskilt viktiga i samband med ny beläggning och lagningar. Här bör krav ställas på



friktionsmätningar innan en entreprenad godkänns av beställaren. Friktionsmätningar bör även genomföras på vägar med stor förekomst av grus i kurvor, i cirkulationsplatser, av- och påfarter och korsningar. Detta är platser där det sker ett stort antal MC- och mopedolyckor där bristande friktion bidragit till olyckan.

SMC föreslår att FOI-medel avsätts för att ta fram en ny mätmetod för friktion.

SMC föreslår att nya krav ställs av Trafikverket i entreprenader avseende friktion och vite för entreprenör som inte uppfyller kraven.

Kontroll av vägarna

Det finns ingen systematisk kontroll av de svenska vägarna. En del av bristerna i vägmiljön som leder till att motorcyklister dödas och skadas allvarligt handlar om undermåligt arbete av entreprenören och/eller bristande kontroll av entreprenören. Samtidigt är det entreprenören som utfört arbetet som kontrollerar sig själv. För SMC är detta ett systemfel. Det är uppenbart att beställaren eller oberoende part ska vara den part som kontrollerar de arbeten som utförs på de svenska vägarna.

SMC föreslår att en myndighet inrättas i Sverige i likhet med Vegtilsynet i Norge:

www.vegtilsynet.com

SMC föreslår att Trafikverket skapar en egen kontrollfunktion, vägpatruller, som inspekterar det statliga belagda vägnätet varje vardag året om. Vägpatrullen består av två personer i en pickup i varje län. Personerna ska ha god kunskap om drift och underhåll, kunskaper om brister i vägmiljön som kan medföra ökade skaderisker för olika trafikantgrupper, kunskaper att åtgärda problem omedelbart och befogenhet att begära åtgärd av entreprenör och väghållare. Varje pickup ska ha utrustning som gör det möjligt att göra egna akuta insatser, friktionsmätningar, varningsskylta och liknande. Vägpatrullen ska köra alla belagda vägar inom sitt län enligt ett schema men också kunna rycka ut i samband med anmälningar från allmänheten till vägmyndigheten och vid allvarliga olyckor för att undersöka vägbrister. Genom vägpatrullen kontrolleras samtidigt hur underentreprenörer uppfyller avtal med Trafikverket.

Beställarorganisationen Trafikverket

Det är bra att alla myndigheter arbetar för ökad effektivitet och produktivitet. SMC har begärt handlingar av Trafikverket för ett år sedan och fortfarande inte fått ta del av dessa. Mail från trafikanter om allvarliga brister på vägarna har blivit liggande under semestern. En digitalisering och centralisering av diariet är sannolikt nödvändig liksom en ordning där viktig information alltid kommer fram till en mottagare som kan besluta om att vidta åtgärder.

Då det gäller anläggningsbranschen har Riksrevisionen i ett flertal rapporter gett Trafikverket svidande kritik för övergången mot totalentreprenader och påtalat brister i såväl rollen som beställare och uppföljning vilket inte främjar produktiviteten och innebär betydande risker. Ändå är Trafikverkets förslag i planen ökad användning av totalentreprenader. Det finns många parametrar som saknas i kontrakten avseende friktion.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

Web: www.svmc.se

SMC föreslår att totalentreprenader med funktionskrav ses över i syfte att öka produktiviteten, få mer väg för pengarna men framförallt för att öka säkerheten för trafikanterna.

SMC föreslår att innehåll, krav och viten i kontraktshandlingar ses över. Uppfyller inte entreprenör gällande friktionskrav vid beläggningsarbeten bör krav ställas på omedelbara åtgärder och vite.

Information om olyckor

I samband med olyckor SMC tagit del av framkommer att varken entreprenör eller Trafikverket får kännedom om olyckor som sker på vägarna. Detta förhållande måste ses över då denna typ av information är oerhört viktig för att vidta åtgärder som kan förebygga fler olyckor på samma plats.

SMC förutsätter att olycksrapportering ses över så att både väghållaren och entreprenören får kännedom om olyckor omedelbart då de sker för att möjliggöra snabba beslut om olycksförebyggande åtgärder.

För SMC

Jesper Christensen
Tel: 0243-669 78
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Tel: 0243-669 79
maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

Till
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Remissvar Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 (N2013/2942/TE)

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. SMC konstaterar att inga åtgärder är planerade och budgeterade för ökad MC-säkerhet under de kommande tolv åren.

Det är inte acceptabelt med tanke på att motorcyklister varje år dödas och skadas allvarligt till följd av brister i vägmiljön. De förbättringar som planeras och genomförs på landsvägar görs ensidigt för dem som färdas i personbil.

Det är inte acceptabelt att Trafikverket inte avsätter en enda krona på ett prioriterat område för att nå etappmålet 2020, nämligen säkrare vägar och gator för motorcyklister.

Räcken

Varje år dödas i genomsnitt fem motorcyklister efter att ha krockat med ett räcke. Det är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor på MC med dödlig utgång. Varje år skadas cirka 15-20 motorcyklister allvarligt och ett okänt antal lindrigt. SMC förutsätter att detta faktum var bakgrunden till regeringens uppdrag till Trafikverket:

"Regeringen anser att begränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential att bidra till ökad transportpolitisk måiluppfyllelse. Trafikverket ska därför planera för ökat genomförande av förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur med fokus på kapacitet och kvalitet, t ex trimnings-, miljö-, trafiksäkerhets-, eller bärighetsåtgärder. Detta kan ske genom exempelvis mittseparering av vägar eller miljöåtgärder. Planeringen ska ske med beaktande av förutsättningar och behov i den omgivande miljön samt hos oskyddade trafikanter, vilket även inbegriper förare av motorfordon på två hjul".

SMC har läst igenom ett antal dokument i det underlag som presenteras och även sett på enskilda projekt i landet där Trafikverket planerar mittseparering och sidoräcken.

- Ordet motorcykel/MC-förare/motorcyklist saknas.
- Det finns inga förslag om säkra sidoområden istället för sidoräcken.
- Det finns inga krav på att de räcken som sätts upp både ska skydda för kollisioner men också utgöra minimal skaderisk för den som kör in i det.
- Det finns inga medel avsatta i FOI avseende tester mellan motorcykel och räcken, alternativ till sidoräcken, underlag för var räcken ska förses med underglidningsskydd och annat som skulle kunna öka kunskapen om MC-olyckor med räcken.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

I trafikverkets skrift "Effektsamband för transportsystemet, steg 2 drift och underhåll kapitel 5 Skydds- och vägledningsanordningar samt sidoområde" beskrivs Trafikverkets syn på säkra sidoområden: *"Att sätta upp ett sidoräcke är därför det enklaste och snabbaste sättet att förbättra säkerhetsstandarden för **bil**trafiken när vägsträckningen har ett sidoområde som skulle medföra farligt krockvåld vid en avkörning. Denna höjning av en vägs säkerhetsstandard kan användas för att förbättra säkerheten från en tidigare oacceptabelt låg nivå, alternativt för att kunna medge högre hastighet än vad som vore acceptabelt utan räcke eller sidoområdesåtgärd. Alternativt kan man utföra andra åtgärder i sidoområdet, såsom att anlägga flacka slänter, rensa sidoområdet från farliga fasta föremål, m.m. Detta kräver ofta längre planeringstid, särskilt i de fall när vägområdet inte räcker till, så ytterligare mark måste tas i anspråk."*

Det finns inget som tyder på att Trafikverket har för avsikt att välja alternativ till sidoräcken som innebär ökad säkerhet för motorcyklister.

Under 2012 presenterade Trafikverket nya regler för vägars och gators utformning, VGU. För första gången nämns här motorcyklar som ett fordonsslag. Däremot saknas helt både råd och krav i VGU som säger att man måste ta hänsyn till MC-förare vid val av räcken. I VGU:s rådgivande del är avsnittet "Faunapassager" tio sidor långt medan avsnittet "Underglidningsskydd för MC" endast är en rubrik. Det tyder på större omsorg om grodor, uttrar och andra djur som ska passera vägen än omsorgen om motorcyklister som färdas på vägen.

Ingenstans i underlaget beskrivs samhällets kostnader för räckesolyckor. Sedan 2000 har 50 MC-förare dött och hundratals skadats mer eller mindre allvarligt. Varje olycka kostar samhället stora belopp, räckesreparationen är en bråkdel som i sin helhet ersätts av motorcyklisterens försäkringsbolag. I Trafikverkets underlag sägs att mitträcken är ett positivt bidrag till trafiksäkerhet och man bedömer investeringen som lönsam.

SMC förutsätter att departementet kräver ett förtydligande av Trafikverket som sätter upp 90 procent av alla svenska vägräcken, av hur man ska tillgodose säkerheten för MC-förare som är överrepresenterade i räckesolyckor med dödlig utgång. Detta gäller såväl mitt- som sidoräcken.

SMC förutsätter också att departementet poängterar vikten av att välja räcken som innebär den lägsta kostnaden ur både livslängds- och samhällsekonomiskt perspektiv. Det behövs tydligare krav från Trafikverket om val av räcke utifrån ÅDT och skaderisk för oskyddade trafikanter. Vajerräcket är det räcke som är minst robust av alla räckestyper, det kräver mest reparationer och innebär högsta skaderisken för en motorcyklist som kör in i det. Trots det väljs i stort sett alltid vajerräcken eftersom det är entreprenören som väljer räcke och inga andra specifika krav ställs av Trafikverket. Entreprenören får därmed också framtida inkomster i form av reparationer av vajerräcken. Det leder till att en allt större del av underhållsbudgeten går till räckesreparationer. Vissa skador, stolparnas lock, lagas överhuvudtaget inte av entreprenören, vilket inte ifrågasätts av Trafikverket. Det ger vassa kanter på stolpens ovansida vilket innebär ännu en ökad risk



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

Web: www.svmc.se

för oskyddade trafikanter och påskyndar behovet av att byta ut räckan på grund av rostskador.

SMC förutsätter att en del av de 5,5 miljarder som föreslås för mitträcken öronmärks för ökad MC-säkerhet.

Trängsel

För SMC som representerar ett fordonsslag som kan bidra till minskad trängsel är det märkligt att varken motorcyklar eller mopeder finns med i transportplanen för att minska trängsel. I andra europeiska storstäder finns strategier för ökad användning av tvåhjuliga motorfordon, till exempel genom att tillåta körning i kollektivkörfält, genom att skapa säkra avgiftsfria parkeringar och genom undantag från vägtullar. Eftersom motorcyklar och mopeder är redan idag undantagna från trängselskatt skulle Trafikverket och berörda kommuner kunna göra stor skillnad för MC- och mopedförare utan några större kostnader överhuvudtaget.

Istället gör Trafikverket tvärtom. Utan något som helst samråd och information med berörda trafikanter stängdes ett kollektivkörfält för MC-förare efter 30 år. Stockholms stad nämner inte motorcyklar och mopeder i sin Framkomlighetsstrategi. Även om fler innevånare i svenska städer väljer att gå, cykla eller åka kollektivt kvarstår behov av egna fordon för en stor grupp människor. Här bör samhället uppmuntra ökad användning av tvåhjuliga motorfordon istället för att negligera gruppen. För en annan oskyddad trafikantgrupp, cyklister, föreslås investeringar om 1,3 miljarder för ökad cykling och säkerhet.

SMC efterlyser en transportplanering som tar hänsyn till alla trafikantgrupper och deras specifika förutsättningar, även förare av motorcyklar och mopeder. I förslaget finns överhuvudtaget ingen plan för tvåhjuliga motorfordon de kommande tolv åren.

Drift och underhåll

I underlagsrapport – samhällsekonomiska analyser och samlad effektbeskrivning nationell plan, beskrivs beräkningsmetod – samhällsekonomi för underhåll av belagd väg. En minimiåtgärd för samtliga vägar är lappa och laga. SMC förutsätter att Trafikverket menar snabellagning. Det är en metod som från början var avsedd för det lågtrafikerade vägnätet med ringa trafik och låga hastigheter. Idag görs snabellagning till och med på motorvägar. Snabellagning är en billig lagningsmetod som innebär risker för dem som färdas på två hjul. Ett stort problem är att entreprenörerna dels underlåter att sätta upp varningsskyltar, dels att entreprenörerna inte sopar bort överflödigt grus inom kontraktstiden utan förlitar sig på att trafikanterna ska göra jobbet.

Varje år skadas och dödas motorcyklister och mopedister som kör omkull på den här lagningstypen. Det ger också betydande vagnsskador, i form av stenskott på bilar men också på motorcyklar som kraschat på grus. Enligt källor i försäkringsbranschen är kostnaderna för glasskador högre än övriga vagnskador, vilket beror på stenskott från beläggningsarbeten.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

SMC föreslår att Trafikverket ser över val av lagningsmetoder utifrån väg.

SMC föreslår att kontroll genomförs av beställaren avseende varningsskyltning och rengöring av väg efter vägarbeten. SMC föreslår att en kontrollfunktion skapas inom Trafikverket eller av oberoende part, se nedan.

Trafiksäkerhet

De åtgärder som finns angivna för ökad säkerhet är mötesseparering (utan några krav på räcken avseende motorcyklister) 5,5 miljarder, hastighetssänkningar på vägar utan mittseparering (30 miljoner) samt utbyggnad av ATK-kameror (720 miljoner). Det finns inga krav på vägmiljön i övrigt för att öka trafiksäkerheten. SMC anser att det finns betydligt mer åtgärder som kan vidtas för att öka säkerheten.

SMC har tagit del av Trafikverkets skrifter rörande Effektsamband för transportsystemet. I kapitel 3, Drift och underhåll av belagd väg säger Trafikverket: *"Trafikanterna sänker hastigheten på en väg med vattenfyllda spår och upplever en sämre säkerhet. Detta kan innebära att trafikanterna kompenserar den upplevt sämre trafiksäkerheten genom att sänka hastigheten. Det är därför långt ifrån självklart att en fysisk försämring leder till sämre trafiksäkerhet. Man kan tolka denna text som att det är inte nödvändigt att laga vägar i syfte att öka säkerheten och istället förlita sig på att trafikanterna sänker hastigheten.*

Trafikverket säger sedan: *"Friktionen är den funktionella egenskap som bedöms ha störst betydelse för trafiksäkerheten. Vid barmarksförhållanden anses friktionen normalt vara tillfredsställande och någon rutinmässig uppföljning av friktionen på de svenska vägarna görs inte. Denna uppfattning har man dock inte i ett flertal övriga länder i Europa och här genomförs också regelbundna friktionsmätningar. "*

Att dåvarande Vägverket inte har relevanta data om viktiga tillståndsfaktorer som påverkar trafiksäkerheten påtalades också Riksrevisionen redan 2009 i rapporten "Underhåll av belagda vägar". Dåvarande Vägverket förklarade att man inte har fastställt hur dessa brister bör prioriteras mot andra brister vid val av åtgärd. Riksrevisionen konstaterade därmed att trafiksäkerhetsarbetet inom underhållsverksamheten överlämnas till den enskilde projektledaren, trots statsmakternas uttalat prioriterade mål om förbättrad trafiksäkerhet.

Motorcyklister dödas och skadas allvarligt i Sverige på grund av brister i friktionen. I tio procent av alla polisrapporterade MC-olyckor i STRADA på torr väg är bristande friktion en bidragande faktor. Det vanligaste problemet är grus på belagd väg men det handlar också om halka vid ny beläggning. Det betyder att reparationer av vägarna för att öka säkerheten samtidigt leder till MC- och mopedolyckor. Trots att Trafikverket känner till detta finns inget förslag i planen om ökad säkerhet genom krav på friktionsmätningar.

SMC föreslår att 6,5 miljarder för ökad säkerhet omfördelas så att utrymme ges för andra säkerhetshöjande åtgärder, främst friktionsmätningar och kontroll av vägarna.

SMC föreslår att friktionsmätningar genomförs året runt på svenska vägar. Mätningar är särskilt viktiga i samband med ny beläggning och lagningar. Här bör krav ställas på



friktionsmätningar innan en entreprenad godkänns av beställaren. Friktionsmätningar bör även genomföras på vägar med stor förekomst av grus i kurvor, i cirkulationsplatser, av- och påfarter och korsningar. Detta är platser där det sker ett stort antal MC- och mopedolyckor där bristande friktion bidragit till olyckan.

SMC föreslår att FOI-medel avsätts för att ta fram en ny mätmetod för friktion.

SMC föreslår att nya krav ställs av Trafikverket i entreprenader avseende friktion och vite för entreprenör som inte uppfyller kraven.

Kontroll av vägarna

Det finns ingen systematisk kontroll av de svenska vägarna. En del av bristerna i vägmiljön som leder till att motorcyklister dödas och skadas allvarligt handlar om undermåligt arbete av entreprenören och/eller bristande kontroll av entreprenören. Samtidigt är det entreprenören som utfört arbetet som kontrollerar sig själv. För SMC är detta ett systemfel. Det är uppenbart att beställaren eller oberoende part ska vara den part som kontrollerar de arbeten som utförs på de svenska vägarna.

SMC föreslår att en myndighet inrättas i Sverige i likhet med Vegtilsynet i Norge:

www.vegtilsynet.com

SMC föreslår att Trafikverket skapar en egen kontrollfunktion, vägpatruller, som inspekterar det statliga belagda vägnätet varje vardag året om. Vägpatrullen består av två personer i en pickup i varje län. Personerna ska ha god kunskap om drift och underhåll, kunskaper om brister i vägmiljön som kan medföra ökade skaderisker för olika trafikantgrupper, kunskaper att åtgärda problem omedelbart och befogenhet att begära åtgärd av entreprenör och väghållare. Varje pickup ska ha utrustning som gör det möjligt att göra egna akuta insatser, friktionsmätningar, varningsskylta och liknande.

Vägpatrullen ska köra alla belagda vägar inom sitt län enligt ett schema men också kunna rycka ut i samband med anmälningar från allmänheten till vägmyndigheten och vid allvarliga olyckor för att undersöka vägbrister. Genom vägpatrullen kontrolleras samtidigt hur underentreprenörer uppfyller avtal med Trafikverket.

Beställarorganisationen Trafikverket

Det är bra att alla myndigheter arbetar för ökad effektivitet och produktivitet. SMC har begärt handlingar av Trafikverket för ett år sedan och fortfarande inte fått ta del av dessa. Mail från trafikanter om allvarliga brister på vägarna har blivit liggande under semestern. En digitalisering och centralisering av diariet är sannolikt nödvändig liksom en ordning där viktig information alltid kommer fram till en mottagare som kan besluta om att vidta åtgärder.

Då det gäller anläggningsbranschen har Riksrevisionen i ett flertal rapporter gett Trafikverket svidande kritik för övergången mot totalentreprenader och påtalat brister i såväl rollen som beställare och uppföljning vilket inte främjar produktiviteten och innebär betydande risker. Ändå är Trafikverkets förslag i planen ökad användning av totalentreprenader. Det finns många parametrar som saknas i kontrakten avseende friktion.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

Web: www.svmc.se

SMC föreslår att totalentreprenader med funktionskrav ses över i syfte att öka produktiviteten, få mer väg för pengarna men framförallt för att öka säkerheten för trafikanterna.

SMC föreslår att innehåll, krav och viten i kontraktshandlingar ses över. Uppfyller inte entreprenör gällande friktionskrav vid beläggningsarbeten bör krav ställas på omedelbara åtgärder och vite.

Information om olyckor

I samband med olyckor SMC tagit del av framkommer att varken entreprenör eller Trafikverket får kännedom om olyckor som sker på vägarna. Detta förhållande måste ses över då denna typ av information är oerhört viktig för att vidta åtgärder som kan förebygga fler olyckor på samma plats.

SMC förutsätter att olycksrapportering ses över så att både väghållaren och entreprenören får kännedom om olyckor omedelbart då de sker för att möjliggöra snabba beslut om olycksförebyggande åtgärder.

För SMC

Jesper Christensen
Tel: 0243-669 78
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Tel: 0243-669 79
maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

Till
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Remissvar Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 (N2013/2942/TE)

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. SMC konstaterar att inga åtgärder är planerade och budgeterade för ökad MC-säkerhet under de kommande tolv åren.

Det är inte acceptabelt med tanke på att motorcyklister varje år dödas och skadas allvarligt till följd av brister i vägmiljön. De förbättringar som planeras och genomförs på landsvägar görs ensidigt för dem som färdas i personbil.

Det är inte acceptabelt att Trafikverket inte avsätter en enda krona på ett prioriterat område för att nå etappmålet 2020, nämligen säkrare vägar och gator för motorcyklister.

Räcken

Varje år dödas i genomsnitt fem motorcyklister efter att ha krockat med ett räcke. Det är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor på MC med dödlig utgång. Varje år skadas cirka 15-20 motorcyklister allvarligt och ett okänt antal lindrigt. SMC förutsätter att detta faktum var bakgrunden till regeringens uppdrag till Trafikverket:

"Regeringen anser att begränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential att bidra till ökad transportpolitisk måiluppfyllelse. Trafikverket ska därför planera för ökat genomförande av förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur med fokus på kapacitet och kvalitet, t ex trimnings-, miljö-, trafiksäkerhets-, eller bärighetsåtgärder. Detta kan ske genom exempelvis mittseparering av vägar eller miljöåtgärder. Planeringen ska ske med beaktande av förutsättningar och behov i den omgivande miljön samt hos oskyddade trafikanter, vilket även inbegriper förare av motorfordon på två hjul".

SMC har läst igenom ett antal dokument i det underlag som presenteras och även sett på enskilda projekt i landet där Trafikverket planerar mittseparering och sidoräcken.

- Ordet motorcykel/MC-förare/motorcyklist saknas.
- Det finns inga förslag om säkra sidoområden istället för sidoräcken.
- Det finns inga krav på att de räcken som sätts upp både ska skydda för kollisioner men också utgöra minimal skaderisk för den som kör in i det.
- Det finns inga medel avsatta i FOI avseende tester mellan motorcykel och räcken, alternativ till sidoräcken, underlag för var räcken ska förses med underglidningsskydd och annat som skulle kunna öka kunskapen om MC-olyckor med räcken.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

I trafikverkets skrift "Effektsamband för transportsystemet, steg 2 drift och underhåll kapitel 5 Skydds- och vägledningsanordningar samt sidoområde" beskrivs Trafikverkets syn på säkra sidoområden: *"Att sätta upp ett sidoräcke är därför det enklaste och snabbaste sättet att förbättra säkerhetsstandarden för **bil**trafiken när vägsträckningen har ett sidoområde som skulle medföra farligt krockvåld vid en avkörning. Denna höjning av en vägs säkerhetsstandard kan användas för att förbättra säkerheten från en tidigare oacceptabelt låg nivå, alternativt för att kunna medge högre hastighet än vad som vore acceptabelt utan räcke eller sidoområdesåtgärd. Alternativt kan man utföra andra åtgärder i sidoområdet, såsom att anlägga flacka slänter, rensa sidoområdet från farliga fasta föremål, m.m. Detta kräver ofta längre planeringstid, särskilt i de fall när vägområdet inte räcker till, så ytterligare mark måste tas i anspråk."*

Det finns inget som tyder på att Trafikverket har för avsikt att välja alternativ till sidoräcken som innebär ökad säkerhet för motorcyklister.

Under 2012 presenterade Trafikverket nya regler för vägars och gators utformning, VGU. För första gången nämns här motorcyklar som ett fordonsslag. Däremot saknas helt både råd och krav i VGU som säger att man måste ta hänsyn till MC-förare vid val av räcken. I VGU:s rådgivande del är avsnittet "Faunapassager" tio sidor långt medan avsnittet "Underglidningsskydd för MC" endast är en rubrik. Det tyder på större omsorg om grodor, uttrar och andra djur som ska passera vägen än omsorgen om motorcyklister som färdas på vägen.

Ingenstans i underlaget beskrivs samhällets kostnader för räckesolyckor. Sedan 2000 har 50 MC-förare dött och hundratals skadats mer eller mindre allvarligt. Varje olycka kostar samhället stora belopp, räckesreparationen är en bråkdel som i sin helhet ersätts av motorcyklisterns försäkringsbolag. I Trafikverkets underlag sägs att mitträcken är ett positivt bidrag till trafiksäkerhet och man bedömer investeringen som lönsam.

SMC förutsätter att departementet kräver ett förtydligande av Trafikverket som sätter upp 90 procent av alla svenska vägräcken, av hur man ska tillgodose säkerheten för MC-förare som är överrepresenterade i räckesolyckor med dödlig utgång. Detta gäller såväl mitt- som sidoräcken.

SMC förutsätter också att departementet poängterar vikten av att välja räcken som innebär den lägsta kostnaden ur både livslängds- och samhällsekonomiskt perspektiv. Det behövs tydligare krav från Trafikverket om val av räcke utifrån ÅDT och skaderisk för oskyddade trafikanter. Vajerräcket är det räcke som är minst robust av alla räckestyper, det kräver mest reparationer och innebär högsta skaderisken för en motorcyklist som kör in i det. Trots det väljs i stort sett alltid vajerräcken eftersom det är entreprenören som väljer räcke och inga andra specifika krav ställs av Trafikverket. Entreprenören får därmed också framtida inkomster i form av reparationer av vajerräcken. Det leder till att en allt större del av underhållsbudgeten går till räckesreparationer. Vissa skador, stolparnas lock, lagas överhuvudtaget inte av entreprenören, vilket inte ifrågasätts av Trafikverket. Det ger vassa kanter på stolpens ovansida vilket innebär ännu en ökad risk



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

Web: www.svmc.se

för oskyddade trafikanter och påskyndar behovet av att byta ut räckan på grund av rostskador.

SMC förutsätter att en del av de 5,5 miljarder som föreslås för mitträcken öronmärks för ökad MC-säkerhet.

Trängsel

För SMC som representerar ett fordonsslag som kan bidra till minskad trängsel är det märkligt att varken motorcyklar eller mopeder finns med i transportplanen för att minska trängsel. I andra europeiska storstäder finns strategier för ökad användning av tvåhjuliga motorfordon, till exempel genom att tillåta körning i kollektivkörfält, genom att skapa säkra avgiftsfria parkeringar och genom undantag från vägtullar. Eftersom motorcyklar och mopeder är redan idag undantagna från trängselskatt skulle Trafikverket och berörda kommuner kunna göra stor skillnad för MC- och mopedförare utan några större kostnader överhuvudtaget.

Istället gör Trafikverket tvärtom. Utan något som helst samråd och information med berörda trafikanter stängdes ett kollektivkörfält för MC-förare efter 30 år. Stockholms stad nämner inte motorcyklar och mopeder i sin Framkomlighetsstrategi. Även om fler innevånare i svenska städer väljer att gå, cykla eller åka kollektivt kvarstår behov av egna fordon för en stor grupp människor. Här bör samhället uppmuntra ökad användning av tvåhjuliga motorfordon istället för att negligera gruppen. För en annan oskyddad trafikantgrupp, cyklister, föreslås investeringar om 1,3 miljarder för ökad cykling och säkerhet.

SMC efterlyser en transportplanering som tar hänsyn till alla trafikantgrupper och deras specifika förutsättningar, även förare av motorcyklar och mopeder. I förslaget finns överhuvudtaget ingen plan för tvåhjuliga motorfordon de kommande tolv åren.

Drift och underhåll

I underlagsrapport – samhällsekonomiska analyser och samlad effektbeskrivning nationell plan, beskrivs beräkningsmetod – samhällsekonomi för underhåll av belagd väg. En minimiåtgärd för samtliga vägar är lappa och laga. SMC förutsätter att Trafikverket menar snabellagning. Det är en metod som från början var avsedd för det lågtrafikerade vägnätet med ringa trafik och låga hastigheter. Idag görs snabellagning till och med på motorvägar. Snabellagning är en billig lagningsmetod som innebär risker för dem som färdas på två hjul. Ett stort problem är att entreprenörerna dels underlåter att sätta upp varningsskyltar, dels att entreprenörerna inte sopar bort överflödigt grus inom kontraktstiden utan förlitar sig på att trafikanterna ska göra jobbet.

Varje år skadas och dödas motorcyklister och mopedister som kör omkull på den här lagningstypen. Det ger också betydande vagnsskador, i form av stenskott på bilar men också på motorcyklar som kraschat på grus. Enligt källor i försäkringsbranschen är kostnaderna för glasskador högre än övriga vagnskador, vilket beror på stenskott från beläggningsarbeten.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se

SMC föreslår att Trafikverket ser över val av lagningsmetoder utifrån väg.

SMC föreslår att kontroll genomförs av beställaren avseende varningsskyltning och rengöring av väg efter vägarbeten. SMC föreslår att en kontrollfunktion skapas inom Trafikverket eller av oberoende part, se nedan.

Trafiksäkerhet

De åtgärder som finns angivna för ökad säkerhet är mötesseparering (utan några krav på räcken avseende motorcyklister) 5,5 miljarder, hastighetssänkningar på vägar utan mittseparering (30 miljoner) samt utbyggnad av ATK-kameror (720 miljoner). Det finns inga krav på vägmiljön i övrigt för att öka trafiksäkerheten. SMC anser att det finns betydligt mer åtgärder som kan vidtas för att öka säkerheten.

SMC har tagit del av Trafikverkets skrifter rörande Effektsamband för transportsystemet. I kapitel 3, Drift och underhåll av belagd väg säger Trafikverket: *”Trafikanterna sänker hastigheten på en väg med vattenfyllda spår och upplever en sämre säkerhet. Detta kan innebära att trafikanterna kompenserar den upplevt sämre trafiksäkerheten genom att sänka hastigheten. Det är därför långt ifrån självklart att en fysisk försämring leder till sämre trafiksäkerhet. Man kan tolka denna text som att det är inte nödvändigt att laga vägar i syfte att öka säkerheten och istället förlita sig på att trafikanterna sänker hastigheten.*

Trafikverket säger sedan: *”Friktionen är den funktionella egenskap som bedöms ha störst betydelse för trafiksäkerheten. Vid barmarksförhållanden anses friktionen normalt vara tillfredsställande och någon rutinmässig uppföljning av friktionen på de svenska vägarna görs inte. Denna uppfattning har man dock inte i ett flertal övriga länder i Europa och här genomförs också regelbundna friktionsmätningar.”*

Att dåvarande Vägverket inte har relevanta data om viktiga tillståndsfaktorer som påverkar trafiksäkerheten påtalades också Riksrevisionen redan 2009 i rapporten ”Underhåll av belagda vägar”. Dåvarande Vägverket förklarade att man inte har fastställt hur dessa brister bör prioriteras mot andra brister vid val av åtgärd. Riksrevisionen konstaterade därmed att trafiksäkerhetsarbetet inom underhållsverksamheten överlämnas till den enskilde projektledaren, trots statsmakternas uttalat prioriterade mål om förbättrad trafiksäkerhet.

Motorcyklister dödas och skadas allvarligt i Sverige på grund av brister i friktionen. I tio procent av alla polisrapporterade MC-olyckor i STRADA på torr väg är bristande friktion en bidragande faktor. Det vanligaste problemet är grus på belagd väg men det handlar också om halka vid ny beläggning. Det betyder att reparationer av vägarna för att öka säkerheten samtidigt leder till MC- och mopedolyckor. Trots att Trafikverket känner till detta finns inget förslag i planen om ökad säkerhet genom krav på friktionsmätningar.

SMC föreslår att 6,5 miljarder för ökad säkerhet omfördelas så att utrymme ges för andra säkerhetshöjande åtgärder, främst friktionsmätningar och kontroll av vägarna.

SMC föreslår att friktionsmätningar genomförs året runt på svenska vägar. Mätningar är särskilt viktiga i samband med ny beläggning och lagningar. Här bör krav ställas på



friktionsmätningar innan en entreprenad godkänns av beställaren. Friktionsmätningar bör även genomföras på vägar med stor förekomst av grus i kurvor, i cirkulationsplatser, av- och påfarter och korsningar. Detta är platser där det sker ett stort antal MC- och mopedolyckor där bristande friktion bidragit till olyckan.

SMC föreslår att FOI-medel avsätts för att ta fram en ny mätmetod för friktion.

SMC föreslår att nya krav ställs av Trafikverket i entreprenader avseende friktion och vite för entreprenör som inte uppfyller kraven.

Kontroll av vägarna

Det finns ingen systematisk kontroll av de svenska vägarna. En del av bristerna i vägmiljön som leder till att motorcyklister dödas och skadas allvarligt handlar om undermåligt arbete av entreprenören och/eller bristande kontroll av entreprenören. Samtidigt är det entreprenören som utfört arbetet som kontrollerar sig själv. För SMC är detta ett systemfel. Det är uppenbart att beställaren eller oberoende part ska vara den part som kontrollerar de arbeten som utförs på de svenska vägarna.

SMC föreslår att en myndighet inrättas i Sverige i likhet med Vegtilsynet i Norge:

www.vegtilsynet.com

SMC föreslår att Trafikverket skapar en egen kontrollfunktion, vägpatruller, som inspekterar det statliga belagda vägnätet varje vardag året om. Vägpatrullen består av två personer i en pickup i varje län. Personerna ska ha god kunskap om drift och underhåll, kunskaper om brister i vägmiljön som kan medföra ökade skaderisker för olika trafikantgrupper, kunskaper att åtgärda problem omedelbart och befogenhet att begära åtgärd av entreprenör och väghållare. Varje pickup ska ha utrustning som gör det möjligt att göra egna akuta insatser, friktionsmätningar, varningsskylta och liknande.

Vägpatrullen ska köra alla belagda vägar inom sitt län enligt ett schema men också kunna rycka ut i samband med anmälningar från allmänheten till vägmyndigheten och vid allvarliga olyckor för att undersöka vägbrister. Genom vägpatrullen kontrolleras samtidigt hur underentreprenörer uppfyller avtal med Trafikverket.

Beställarorganisationen Trafikverket

Det är bra att alla myndigheter arbetar för ökad effektivitet och produktivitet. SMC har begärt handlingar av Trafikverket för ett år sedan och fortfarande inte fått ta del av dessa. Mail från trafikanter om allvarliga brister på vägarna har blivit liggande under semestern. En digitalisering och centralisering av diariet är sannolikt nödvändig liksom en ordning där viktig information alltid kommer fram till en mottagare som kan besluta om att vidta åtgärder.

Då det gäller anläggningsbranschen har Riksrevisionen i ett flertal rapporter gett Trafikverket svidande kritik för övergången mot totalentreprenader och påtalat brister i såväl rollen som beställare och uppföljning vilket inte främjar produktiviteten och innebär betydande risker. Ändå är Trafikverkets förslag i planen ökad användning av totalentreprenader. Det finns många parametrar som saknas i kontrakten avseende friktion.



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

Web: www.svmc.se

SMC föreslår att totalentreprenader med funktionskrav ses över i syfte att öka produktiviteten, få mer väg för pengarna men framförallt för att öka säkerheten för trafikanterna.

SMC föreslår att innehåll, krav och viten i kontraktshandlingar ses över. Uppfyller inte entreprenör gällande friktionskrav vid beläggningsarbeten bör krav ställas på omedelbara åtgärder och vite.

Information om olyckor

I samband med olyckor SMC tagit del av framkommer att varken entreprenör eller Trafikverket får kännedom om olyckor som sker på vägarna. Detta förhållande måste ses över då denna typ av information är oerhört viktig för att vidta åtgärder som kan förebygga fler olyckor på samma plats.

SMC förutsätter att olycksrapportering ses över så att både väghållaren och entreprenören får kännedom om olyckor omedelbart då de sker för att möjliggöra snabba beslut om olycksförebyggande åtgärder.

För SMC

Jesper Christensen
Tel: 0243-669 78
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Tel: 0243-669 79
maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
Web: www.svmc.se