

Till
trafikverket@trafikverket.se

Synpunkter på TRV 2018/107166, Vägar och Gators Utformning, VGU; Krav, Råd samt Begrepp och Grundvärden

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, fanns inte med bland de aktörer som bjöds in att lämna synpunkter på Vägar och Gators Utformning, VGU; Krav, Råd samt Begrepp och Grundvärden. Eftersom trafiksäkerhet är en förutsättning för att färdas med motorcykel och moped och därför är en grundbult i SMC:s verksamhet har vi på kort tid läst igenom de tre delarna och lämnar kommentarer i tre svarsmallar för Krav, Råd respektive Begrepp och Grundvärden.

Varför utesluts motorcykel, moped klass I och moped klass II från oskyddade trafikanter?

Genomgående i de tre dokumenten är att Trafikverket föreslår krav, råd och grundvärden för cykel och fotgängare men utesluter de som färdas på motorcykel, moped klass I och moped klass II. Det finns ingen förklaring till varför Trafikverket i samtliga dokument skriver förslag som går tvärtemot vad som beslutats av regering och riksdag. Det kan inte bero på okunskap eftersom man i Begrepp och Grundvärden anger att oskyddade trafikanter är *"Gående, cyklande, den som färdas på en moped eller motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i {1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276)}"*.

Det kan inte heller bero på bristande kunskaper om forskning, studier och riktlinjer som finns i andra länder. SMC har under de senaste tio åren då vi samverkat med Trafikverket i strategiarbete presenterat mängder av information från andra länder. SMC förutsätter att de som ska ta fram styrande regelverk för hur vägar och gator ska utformas tagit del av detta. Ett kriterium för innehåll i Krav och Råd för VGU är ju *"Behov av särskild hänsyn till oskyddade trafikanter"*, där även förare och passagerare på motorcykel och moped ingår. Men, det finns inga krav för MC och moped klass I och väldigt få råd. Det är en mycket stor brist i dokumenten.

Det kan inte bero på att författarna saknar kunskap om vad Nollvisionen innebär eftersom detta finns under kapitel 6.4 Trafiksäkerhet som säger: *"Utformning av väg- och gatumiljö ska befämja ett säkert trafikantbeteende. Utformning ska vara förlåtande så att konsekvenserna är acceptabla i förhållande till misstagets art. Risk för allvarlig personskada ska vara låg (innefattar även drift- och underhållsarbeten)*. Denna text är central i svenskt trafiksäkerhetsarbete sedan drygt 20 år men av någon anledning återspeglas inte detta i VGU då det gäller trafikanter som färdas på motorcykel, moped klass I och moped klass II. Trafiksäkerhet för samtliga trafikanter är inte ett frivilligt åtagande för väghållaren. Därför måste väghållarna beakta samtliga trafikanter i planering, utformning, drift och underhållsarbeten.

Det kan inte heller vara okänt för författarna att regeringen för snart tre år sedan förklarade att fokus i Nystart Nollvisionen nu ska vara de oskyddade trafikanterna. Infrastrukturminister Tomas Eneroth har i olika sammanhang pekat på att MC och moped inte får glömmas bort.

Trafikverkets regeringsuppdrag Samverkan och SMC:s kunskap och erfarenheter

SMC har under 20 år arbetat för att inkludera MC och moped i Nollvisionen. SMC har undertecknat två avtal med tidigare generaldirektörer som syftat till att genomföra detta i en rad punkter. SMC har deltagit i mängder av möten som syftat till detta.



SMC har arbetat med trafiksäkerhet för motorcyklar och mopeder sedan 1963. SMC har genom internationella kontakter kunskaper om vad som händer i andra länder, aktuell forskning och studier. Tyvärr lyckas inte SMC att få Trafikverket att ta del av hur man arbetar framgångsrikt i andra länder, varför man gör det och de resultat som uppnås. SMC har erbjudit Trafikverket att gå igenom VGU och andra regelverk för hjälpa myndigheten att inkludera MC, moped klass I och moped klass II. Tyvärr har vi inte fått möjlighet till detta. SMC har bett att få ingå i GNS och GNS Väg för att dela med oss av våra kunskaper men inte fått delta. SMC har svarat på mängder av remisser, bland annat inför VGU 2012 och 2015 och lämnat synpunkter. Inga av dessa finns i de förslag som presenteras.

Djupstudier och STRADA

De kunskaper om olyckor, konsekvenser av vägutformning, vägutrustning och liknande som finns i dels Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor, dels av alla olyckor i STRADA har inte nått författarna av VGU. Det kan inte finnas någon annan förklaring till varför förslagen ser ut som det gör. Ett exempel är att det finns krav på säkerhetsavstånd och säkerhetszoner på GCM-vägar där oskyddade trafikanter färdas i 25 km/h men inte på det övriga vägnätet där hastigheterna är upp till 120 km/h. Ett annat exempel är att det finns en "inriktning" på släta räcken på GCM-banor men inte på övriga vägar. Enligt de uppgifter SMC har tillgång till har en cyklist dött i räckesolycka sedan 2000, motsvarande siffra är 75 motorcyklister. Under samma periode har 136 motorcyklister skadats allvarligt, 58 måttligt och 223 lindrigt. Någon förklaring till varför räcken ska vara släta för cyklister medan antalet motorcyklister som åker på en väg ska avgöra om räcket ska vara slätt eller ha utstickande delar får kropps- och fordonsdelar kan fastna finns inte. Man verkar vara helt omedvetna om den höga skaderisken väghållaren skapar med oeftergivliga hinder för oskyddade trafikanter i direkt anslutning till vägen.

Moped klass II exkluderas genomgående

Moped klass II ska framföras på GCM-vägar. Trots detta är moped klass II helt exkluderade i nästan samtliga avsnitt som rör GCM. Det är oerhört viktigt att påtala varje oskyddad trafikant i texten.

Säkerhet vid användning?

I följebrevet till aktörerna som får svara ställer Trafikverket ett antal frågor som de svarande ska tänka på. Säkerhet vid användning saknas vilket för oss trafikanter är den absolut viktigaste faktorn. SMC har svarat Teknisk på i stort sett samtliga punkter och med det avses tekniska krav för att uppnå trafiksäkerhet.

Leverans-PM Delpjekt 9 Väg- och banutformning, Anpassat regelverk

SMC bad att få del av uppdraget till arbetet för att se om det fanns några direktiv att exkludera MC och moped klass I och II. Det finns inte. Däremot finns ett antal punkter där skrivningen är m fl. Detta begrepp är inte mätbart och innebär att Trafikverket kan bestämma innehållet. Läsaren måste veta exakt vad som omfattas och inte behöva gissa vad m fl innebär (exempel "Skapa ett regelverk där krav ställs med utgångspunkt från en helhetssyn avseende teknik, ekonomi, miljö, arbetsmiljö m.fl. aspekter", "Skapa ett regelverk där byggbarhet och produktionsteknik m.fl. aspekter kommer in tidigt i processen där påverkansmöjligheten är störst och där effekten därmed blir mest påtaglig")

I uppdraget finns krav på att alla trafikanter ska omfattas och SMC förutsätter att denna skrivning omfattar säker användning: "Kraven och råden är till för att tillgodose ~~en~~ robust och



Borlänge den 31 januari 2019

trafiksäker, långsiktigt hållbar väg och järnväg som byggs och underhålls utifrån trafikala och samhällsliga behov.

*Med utgångspunkt i bl.a. SEB-, RAMS- och LCC- analyser tillses att en tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt optimerad anläggning tillhandahålls för **alla trafikanter** och resenärer. Vägar och järnvägar ska utformas så att en viss flexibilitet finns för framtida ökade prestanda”.*

Viktigaste frågorna för motorcyklisterna

Under årtionden har SMC och svenska motorcyklister framfört olika önskemål om vad som är viktigast för vår säkerhet. Detta har negligerats i förslagen och det finns varken underlag eller förklaring till varför Trafikverket bortser från vissa oskyddade trafikanter. SMC:s önskemål är enkla och kostnadseffektiva. Det handlar till exempel om att få köra MC i bussfiler (vilket är möjligt enligt Trafikförordningen och där Stockholm var först i världen med att införa detta med gott resultat). Det handlar om att inte installera fasta hinder i vägens säkerhetszon och alltid utgå från förlåtande sidoområden istället för sidoräcken vilket är det första alternativet i andra länder. Det handlar om att planera och utforma vägmiljö och vägutrustning som räcken och stolpar utifrån alla trafikanter, även MC och moped. Det handlar om att skapa en vägmiljö där det inte finns grus på belagda vägar. Det handlar om förutsägbarhet i kurvor och andra kritiska situationer.

Risken att dö på MC dubbelt så hög i Sverige som i övriga Norden

SMC har framfört till Trafikverket att våra nordiska grannar driver ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete för oskyddade trafikanter på MC och moped vilket visar sig i minskade olyckor och dödade. SMC har lämnat många dokument och inspel som visar hur ett systematiskt arbete med riktade medel i Norge ger resultat. Tyvärr har inte något av detta anammats av Trafikverket. Statistik som SMC inhämtat från våra nordiska systerorganisationer visar att risken att dö på en tvåhjulig MC nu är dubbelt så hög i Sverige som i Norge, Finland och Danmark. Utvecklingen rimmar illa med Sverige som föregångsland i trafiksäkerhet.

Om Nollvisionen ska gälla alla trafikanter måste Trafikverket ta sitt uppdrag som väghållare med ansvar för trafiksäkerhet på allvar och inkludera samtliga trafikanter, även motorcyklister och mopedister, i allt som rör väghållning - från planering och utformning till drift och underhåll.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Tel: 070-557 75 00
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Tel: 070-538 39 38
maria.nordqvist@svmc.se

