

Till

Gunvor.persson@enterprise.ministry.se

Näringsdepartementet, 103 33 STOCKHOLM

Remissvar från SMC angående Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, diarienummer N2009/6374/IR

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, representerar 67 000 medlemmar och för de svenska motorcyklisternas talan. SMCs främsta synpunkt är att motorcyklister måste beaktas när ett beslut om en nationell plan för transportsystemet 2010-2021 ska fattas. Motorcyklister som trafikantgrupp saknas helt i underlaget. Motorcyklister nämns endast i en mening på sidan 79. "Motorcyklister är den enda trafikantkategori där antalet omkomna ökat under de senaste tio åren".

Motorcyklar och mopeder är två fordonskategorier som ökat explosionsartat det senaste decenniet. Antalet registrerade motorcyklar uppgår till drygt 300 000 och mopeder klass I drygt 130 000. Även om antalet registrerade mopeder klass II saknas i Vägtrafikregistret, uppskattar SMC att det finns omkring en halv miljon tvåhjuliga motorfordon i trafik. Motorcyklar och mopeder klass 1 ska framföras på det vanliga vägnätet. Dessa trafikantgrupper saknas i Vägverkets styrdokument för vägar.

Vid Tylösandsseminariet 2009 presenterade ETSC "Road Safety Performance Index Programme (PIN) om trafiksäkerhet i Norden. Till Sverige sa ETSC bland annat följande för att nå målet i Nollvisionen: "Safety on PTW riders requires continuous attention not only due to a high risk level, but also due to increasing numbers." Tyvärr innehåller inte den nationella planen för de kommande tio åren en enda investering för att öka säkerheten för motorcyklister vilket även gäller mopeder klass I. Detta är en brist som SMC förutsätter kommer att åtgärdas.

Svar av särskilt intresse som efterfrågas av Näringsdepartementet

Har förslaget ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov? Utifrån ett motorcykelperspektiv finns inte något specifikt förslag.

Bidrar förslaget till uppfyllelse av de transportpolitiska målen?

Det övergripande transportpolitiska målet får anses vara uppfyllt. Tillgänglighet och säkerhet hade kunnat belysas bättre för motorcyklister och mopeder. Ett sätt att öka både säkerhet och tillgänglighet för motorcyklister och mopedförare är att tillåta motorcyklar och moped klass 1 i kollektivkörfält och samtidigt avsätta medel för detta för att göra det möjligt i hela Sverige. Detta är tillåtet enligt lag i bland annat Norge. Stockholm var den första staden i Europa som tillät detta. Det är ett enkelt sätt att öka motorcyklisters synbarhet och minska olyckor. SMC har föreslagit en utökning av försöket i Stockholm men inte fått gehör för detta.

Hänsynsmålet är absolut inte uppfyllt. Inget i transportsystemets utformning, funktion och användning har gjorts för att öka motorcyklisternas säkerhet. Det två vanligaste objekten motorcyklister dödas av i singelolyckor är räcken och stolpar, alltså väghållarens fasta installationer. Tyvärr finns inga medel avsatta inom den närmaste tioårsperioden för att



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

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

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

göra några riktade insatser för att öka motorcyklisternas säkerhet. SMC påpekade till Vägverket att man i "Schablonmodell för beräkning av nuvärdeskvot och trafiksäkerhetsnyckeltal för sidoområdesåtgärder på 90-vägar" saknar motorcyklar och även moped klass I i resonemanget. De räckten man diskuterade i dokumentet är inte optimala ur en MC-synpunkt.

Innehåller förslaget rimliga prioriteringar? Är grunderna för förslagen till prioriteringar tydliga?

Motorcyklar och mopeder är de fordonsslag som ökat mest i antal under den senaste tioårsperioden. Ändå finns inga förslag på investeringar för att öka säkerheten för dessa grupper. Motorcyklister ses dessutom som oskyddade trafikanter som kräver särskild hänsyn i direktiv 2008/96/EG. Direktivet ska implementeras i svensk lag senast i december 2010 och kommer förmodligen att kräva åtgärder av väghållaren. 20 % av dem som omkommer på de svenska vägarna kör motorcykel eller moped. Den andelen gör att man bör göra riktade satsningar mot dem som kör på tvåhjuliga motorfordon.

I "An independent review of road safety in Sweden" föreslogs bland annat säkerhetskrav vid projektering. Då det gäller säkerhetskrav vid projektering ska givetvis alla trafikanter beaktas. I Vägverkets underlag saknas motorcyklister.

Framgår samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer av förslaget?

Jämfört med andra länder i Europa kan Sverige göra betydligt mer för att säkra transportsystemet för motorcyklister. Frankrike satsar till exempel omkring 6,5 miljoner Euro per år dels vid nyinvesteringar av räckten, dels för att säkra befintliga räckten. Tyskland har säkrat 1 200 kurvor på det populäraste MC-vägnätet. Statens Vegvesen i Norge har godkänt ett underskydd för befintliga räckten, har tagit fram riktlinjer för var de ska placeras och kommer att avsätta medel årligen för att göra det norska vägnätet säkrare för motorcyklister. I Norge har man även byggt en Nollvisionsväg för motorcyklister, kostnaden uppgick till cirka 400 000 kronor per kilometer. SMC önskar givetvis att motsvarande satsningar görs i Sverige och att medel avsätts för att kunna genomföra detta.

För SMC

Maria Nordqvist

Tel: 0243-669 79

E-post: maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

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

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se