

Borlänge den 24 februari 2022

Till

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, I2021/02884

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har bjudits in att svara på Nationell Plan 2022-2033. SMC har tidigare besvarat Nationell Plan 2017 samt 2013.

Vägarnas underhållsbehov är mycket högre än tilldelade medel

90 procent av transporterna i Sverige sker på väg och tio procent på räls. Ändå är det en kraftig övervikt av medelfördelning till järnvägens fördel i Nationell Plan 2022-2033. Endast en fjärdedel, 197 av 799 miljarder kronor är öronmärkta för vidmakthållande av väg. Satsningar ska främst göras på vägtyp 1-3, 29 procent av vägnätet. Samtidigt säger Trafikverket att en tredjedel (vägtyp 6) av vägnätet kommer att försämrats under planperioden, 36 030 av 98 500 kilometer. Vägarnas underbyggnad i vägtyp 4 och 5 som är viktiga för landsbygd och näringsliv kommer också att försämrats, vilket motsvarar ytterligare 28 000 km väg eller 29 procent av det statliga vägnätet. Detta innebär en snabbare försämring och ökad nedbrytning eftersom vägarna inte prioriteras. De lågtrafikerade vägar som redan har störst behov av åtgärder (vägtyp 6) kommer att försämrats ännu snabbare under planperioden. Nollvisionen förutsätter ett delat ansvar där systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning och har därmed ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå. Genom att medvetet underlåta att underhålla vägarna försämrats trafiksäkerheten för trafikanterna och motverkar Nollvisionen.

Trafikverket säger att det finns risk att mindre störningar och tillfälliga restriktioner ökar på denna del av vägnätet men att man kommer att säkerställa att vägarna inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Den lösning som man då vidtar är sänkta hastigheter. Att försumma det underhåll som krävs för säkra vägar och samtidigt sänka hastigheten på bekostnad av de som bor på landsbygden är en utveckling som oroar. SMC anser inte att det är rimligt att minimera vägunderhåll under de kommande tolv åren och tvingas sänka hastigheten för att befolkningen ska kunna köra på vägen. Obalansen i prioritering ger samtidigt en växande underhållsskuld som kommer att påverka generationer framåt.

Än värre är att Trafikverket beskriver att det under andra halvan av planperioden kommer att bli ytterligare försämringar på vägtyp 4-6. Det försämrade tillståndet kommer att påverka kapaciteten, punktligheten och användbarheten på vägtyp 5 och 6.

Planen säger att förutsägbarheten ska ligga på nuvarande nivå för hela vägnätet under planperioden men samtidigt säger Trafikverket att det bygger på mer åtgärder i form av ”lappa och laga”, avhjälpande underhåll och åtgärder som säkrar funktionen på kort sikt. Allt detta kommer att medföra ökade störningar för trafikanterna. Denna typ av åtgärder leder redan idag till stora olägenheter för medborgarna, skenande glasskador för bilister och att [en fjärdedel av de motorcyklister som skadas allvarligt](#) gör det på grus som ligger kvar efter underhållsarbeten.

Då det gäller trafiksäkerhet säger man i planen att den höga trafiksäkerhetsnivån ska bibehållas genom besiktningsverksamheten eller med hjälp av mer digitala kontrollsystem. Tyvärr fungerar inte besiktningsverksamheten idag. Trots larm till Trafikcentralerna och trots att trafikanter och deras fordon skadas på grund av uppenbara brister efter utfört arbete uppfattar SMC att Trafikverket uteslutande stödjer sina entreprenörers arbete. Här måste Trafikverket tydligt börja genomlysas entreprenörers åtaganden och också påvisa de brister som finns för att upprätthålla trafiksäkerheten för trafikanterna. Annars kommer antalet skadade bland oskyddade trafikanter på MC och moped att öka ytterligare.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Det är beklagligt enligt vår uppfattning att Trafikverket inte kopplar det eftersatta underhållet på ett tydligare sätt till de allvarliga brister i vägmiljön som förekommer både sommar och vinter. Dessa brister leder till att olyckor sker och ger både dödade och allvarligt skadade. Att Trafikverket inte tilldelar resurser för att upprätthålla vägstandarden på en dryg tredjedel av det statliga vägnätet rimmar inte med uppdraget om framkomlighet, trafiksäkerhet samt att infrastrukturinvesteringar och andra offentliga åtgärder i transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiva.

Trafikverket säger att man strävar efter att arbeta ekonomiskt hållbart men också att andelen avhjälpande underhåll kommer att öka under planperioden för att försöka klara av att leverera funktionalitet. Ambitionen är att klara de allra mest akuta reinvesteringsbehoven på högratifierade delar av vägnätet. Men man säger också att man måste satsa på mer kortsiktiga åtgärder som är mindre optimala ur ett livscykelperspektiv, med följden att behoven för vidmakthållande på väg successivt kommer att öka. Kort sagt, fördelningen i den Nationella Planen kommer att försämra närmare två tredjedelar av det statliga vägnätet vilket kommer att försämra livskvalité och levnadsvillkor för medborgarna och samtidigt försämra villkoren för näringslivet i stora delar av landet.

Rapporten "[Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll](#)" som Transportföretagen tagit fram fastställer att det behövs en vägunderhållsbudget på 7,4 miljarder per år, vilket är mer än en dubbling av nuvarande underhållsbudget för att minimera underhållsskulden fram till 2030. Enligt den rapporten överstiger endast 3,4 procent av det totala vägnätet underhållsstandarden. Utan utökade budgetanslag förväntas andelen mycket dåliga vägar öka från 13 procent år 2020 till 32 procent år 2030. De handlar främst om lågratifierade vägar på landsbygden. Trafikarbetet förväntas öka från 9 till 16 procent på mycket dåliga vägar mellan 2020 och 2030. För att underhållsskulden inte ska öka fram till 2030, samtidigt som vägnätet som helhet har ett liknande tillstånd som 2020, krävs en årlig underhållsbudget på i snitt 5,4 miljarder kronor. För att minimera andelen mycket dåliga vägar till maximalt 1 procent av väglängden 2030 krävs en årlig underhållsbudget på 7,4 miljarder kronor. Nuvarande budget är ca 4,2 miljarder per år mellan 2022 och 2033 enligt rapporten ovan.

Det är viktigt att tänka på helheten. SMC anser därför att man måste vidmakthålla och säkerställa kvalitét på både befintligt vägnät och befintligt järnvägsnät. Underhåll av befintlig järnväg och väg måste prioriteras för att hela Sverige ska leva och fungera. Det finns inget utrymme för höghastighetståg mellan några få städer i södra Sverige i Nationell plan.

SMC anser att investeringar för höghastighetsjärnväg, 104 miljarder, omfördelas för att istället läggas på vägunderhåll över hela vägnätet klass 1-6 under planperioden.

Väginvesteringarna

Endast 15 procent av planförslaget handlar om väginvesteringar. Trafikverket säger att man prioriterat väginvesteringar som bidrar till att minska antalet omkomna på vägarna vilket innebär mittseparering samt satsningar som minskar olyckor bland fotgängare och cyklister. Samtidigt som satsningar görs på fler 2+1-vägar ökar underhållskostnaderna på dessa vägar vilket man i planen förklarar att det inte finns medel till. Varje 2+1-väg i nuvarande utformning innebär samtidigt en ökad skaderisk för motorcyklister och mopedister, räckan är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång på MC. Dessutom dör fyra personer varje år då de av någon anledning måste stanna med sin bil på vägen. Denna olycks- och skaderisk nämns aldrig. Inte heller möjligheten att bygga vägar med mitträfflor och omkörningsfält istället för mitträcken samt bredda vägarna och bygga en asfalterad vägren istället för sidoräcke. Dessa åtgärder skulle möjliggöra fler investeringar och skapa säkrare vägar även för oskyddade på MC



och moped samt för dem som måste stanna på 2+1-väg. Eventuellt skulle också de ökade underhållskostnaderna på 2+1-vägar minska.

SMC föreslår att Trafikverket i all framtida planering där mittseparering diskuteras också utreder andra alternativ som finns i andra länder, till exempel mitträfflor med omkörningsfält samt asfalterad vägren istället för sidoräcken.

Elvägar

I slutet av januari 2021 publicerade Trafikverket en rapport som avrådde från utbyggnad av elvägar i nuläget och istället påtalade ökade behov av stationära laddplatser. Några månader senare beslutade Trafikverket att göra ett storskaligt test av elväg mellan trafikplats 106 vid Brändåsen och trafikplats 110 Adolfsberg på E20. Sträckan är totalt ca 21 km lång, med två körfält i vardera riktningen. Kostnaden är enligt Nationell Plan 500-600 miljoner kronor, knappt 30 miljoner kronor per kilometer. Även om det är viktigt att öka möjligheten till laddning för godstrafik får det inte ske på bekostnad av trafiksäkerheten och framkomligheten för övrig trafik. Vilken teknik som ska användas är ännu inte fastställt men flera av dem som testas innebär försämringar av friktionen så att den motsvarar halkbana eller isväg för alla övriga fordon som färdas på vägen. [SMC svarade](#) nyligen på Elvägutredningens betänkande (I2021/O2450) och framförde att krav på trafiksäkerhet måste finnas på elvägar. Investeringar i elväg ska tas av potten för vidmakthållandeväg där medel saknas för att upprätthålla befintlig vägstandard i stora delar av landet.

SMC anser att satsning på elvägpilotprojektet ska bordläggas i avvaktan på utvärdering av den utveckling som sker på området i andra länder.

SMC anser också att teknikföretagen bakom elvägarna bör vara med och betala investeringskostnaderna.

Stärkt kostnadsstyrning

Riksrevisionen har i olika rapporter de senaste åren framfört kritik mot Trafikverket gällande att de flesta större investeringsprojekt blir dyrare än beräknat. Allvarlig är också [rapporten](#) som visade att underhållskostnaderna för väg överskrids med 40 procent och att [kostnaderna för järnvägsunderhåll](#) ökar med 74 procent jämfört med vad som upphandlats. Samtidigt beskriver Trafikverket i Nationell Plan att de beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade investeringar i vägar och banor i genomsnitt ökat med 50 procent sedan gällande plans fastställelse. De beräknade kostnaderna för ej påbörjade järnvägstekniska system har ökat med nära 80 procent. SMC kan inte bedöma om de förslag som föreslås av Trafikverket i Nationell Plan kommer att lösa de galopperande kostnaderna som bidrar till mindre utrymme för investeringar samt till försämrat underhåll av både väg och järnväg.

SMC föreslår att kostnadsstyrningen i Trafikverket får högsta prioritet för att minska de enorma kostnadsökningarna i förhållande till budget som i sin tur leder till försämrade vägar och järnvägar.

Riksrevisionen bör få i återkommande uppgift att följa upp arbetet genom nya granskningar, för att säkerställa att en förbättring sker.

Forskning och innovation

Trafikverkets förslag är fyra prioriterade forsknings- och innovationsområden under planperioden: ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur, ökad produktivitet i infrastruktursektorn, ett effektivt och inkluderade transportsystem i hela landet samt digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle. Trafikverket fick sommaren 2021 ett uppdrag av regeringen om ökad MC-säkerhet. Trafikverket har svarat att man ska få fram ett underlag för förbättrade krav på räcken genom FOI.



Forskningen ska omfatta hur eftermonterade underglidningsskydd fungerar tillsammans med de vanligaste befintliga räkestyperna. Här finns mycket stora samordningsvinster att göra förutsatt att Trafikverket är beredda att ta del av forskning på området samt tar till sig av erfarenhet av befintliga installationer som redan finns runt om i världen.

SMC utgår från att motorcyklar och mopeder ingår i det inkluderade transportsystemet och att FOI-medel avsätts till de åtgärder man lovat regeringen under 2021.

SMC anser i övrigt att ökad produktivitet i infrastruktursektorn är viktigast av alla punkter med tanke på kostnadsökningarna i både investeringar och underhåll.

Trafikverkets prognoser och kalkyler

SMC förvånas över vissa uttalanden i kapitlet om prognoser och kalkyler. Trafikverket antar att bränslepriset ska fördubblas fram till 2040 genom framtida ökning av bränsleskatter och reduktionsplik medan elpriset förväntas öka med två tredjedelar genom politiska beslut. Dessa kostnadsökningar ska leda till minskat bilinnehav och ökar trafik på järnväg vilket då ska göra järnvägen något mer lönsam och väginvesteringen mindre lönsamma. Detta är en medveten strategi liksom satsningarna på järnväg istället för väg. Ett försämrat vägnät bidrar till mindre vägtrafik och passar in med klimatmålen säger Trafikverket i Nationell Plan. Man säger också att resande med järnväg kommer att öka med 50 procent utifrån utökade transporter och oförändrade biljettpriser.

Trafikverket kan inte ha undgått de negativa konsekvenser som dagens bränslepris gett svenska medborgare och näringsliv. Den prognos som målas upp kan endast nås genom att fler personer flyttar från glesbygd till storstäderna där det finns järnväg som kan användas för samtliga behov vilket är en utopi. Detta synsätt leder istället till ytterligare försämringar för personer och företag i glesbygd genom sämre vägar och högre kostnader för transporter samtidigt som skattesubventionerade kommunala transporter förbättrar levnadsvillkoren för dem som bor i våra större städer. Trafikverket är väghållare för det statliga vägnätet och måste därför ha framkomlighet som högsta prioritet istället för att medvetet försämra vägarna för att fler ska åka tåg.

De samhällsekonomiska kalkylerna för belagd väg visar att planförslagets åtgärder för det belagda vägnätet är samhällsekonomiskt lönsamt. Kalkylerna visar också att samhällsnyttan blir högre om dagens tillstånd är oförändrat under planperioden. Varje ytterligare skattekrona som läggs på en optimal underhållsstrategi ur ett livscykelperspektiv skulle ge nyttor som uppgår till 1,44 kronor per skattekrona. Ett ökat bärighetsanslag av hela det tidigare BK1-vägnätet skulle ge tillbaka 2,50 kronor per satsad skattekrona. Samtidigt är stambaneetappernas samhällsekonomiska lönsamhet negativ.

SMC anser att en betydligt högre andel av Nationell Plan behövs för främst vägunderhåll eftersom 90 procent av alla transporter görs på väg.

SMC anser att det är Trafikverkets uppdrag att ha framkomlighet som högsta prioritet vilket framför allt bör gälla det statliga vägnätet där 90 procent av transporterna sker.

Järnväg

SMC håller med Trafikverket om att järnvägen måste prioriteras i Norrbottens och Västerbottens län med anledning av de stora industrisatsningarna i området. Det fortsatta införandet av det nya digitala signalsystemet ERTMS behöver också prioriteras. Nödändigt underhåll måste genomföras. Men, att 80 procent av de namngivna investeringarna ska gå till



järnväg är inte rimligt med tanke på den stora underhållsskulden på vägarna som drabbar medborgare, näringsliv, kommuner, regioner och turismen i stora delar av landet där det inte finns något alternativ. Den samhällsekonomiska lönsamheten för etapperna av nya stambanor är dessutom negativ medan satsningar på väg är lönsamma.

SMC anser inte att 104 miljarder ska avsättas för höghastighetståg av de begränsade medel som finns för Nationell Plan. Utöver denna enorma summa kommer de nya stambanorna att behöva ytterligare minst 250-300 miljarder kronor på sikt, parallellt med att stora delar av vägnätet försämras.

Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget

Trafikverket föreslår att 17 miljarder kronor avsätts för planering, stöd och myndighetsutövning. SMC har under många år konstaterat att motorcykel och moped inte ingår i [det regelverk](#) som styr gators och vägars utformning. Detta är en självklarhet i många länder men tyvärr inte i Sverige. I alla samråd som SMC tagit del av och besvarat har varken motorcykel, moped klass I eller moped klass II ingått i underlaget.

Kunskap saknas också om vilken effekt bristande friktion i kombination med hinder i vägmiljön har på olycksrisk och skadegrad bland motorcyklister och mopedister. Detta är stora brister och kanske beror det på att kompetens och kunskap om dessa fordonslag saknas.

SMC föreslår att en del av anslaget avsätts för utbildning om MC och moped av berörda inom planering, utformning, drift och underhåll. SMC står gärna till tjänst för att ta fram kursplan och delta i utbildningen.

Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I kapitel 8.3.1 beskrivs att Trafikverket har en ständigt pågående dialog med kommuner som är i skeden av befolkningsminskning, utveckling och stadsomvandling. På strategisk nivå sker en dialog med bland annat näringslivet, i syfte att trimma systemet och hitta smarta lösningar för ökad tillgänglighet och effektivitet.

SMC har sedan 1980 arbetat för att öppna [fler kollektivkörfält för MC](#) i våra större städer. Det är en kostnadseffektiv åtgärd som ökar framkomligheten för MC utan att försämra den för busstrafiken samtidigt som trafiksäkerheten ökar. Det är den trafiksäkerhetsåtgärd som, tillsammans med vägunderhåll, efterfrågas mest av MC-pendlare i storstäderna. Det finns goda erfarenheter sedan tidigare. Frågan behöver lyftas av Trafikverket för att få igång denna trafiksäkerhetshöjande åtgärd. SMC vill gärna samarbeta med Trafikverket i frågan då vi har gedigen erfarenhet av trafiksäkerhetskunskap gällande att öppna kollektivtrafikkörfält för motorcyklister.

SMC föreslår därför en dialog mellan Trafikverket och SMC för att se över möjligheten att öppna fler kollektivkörfält för motorcyklar.

Till sist- låt inte OECD-ITF-konferensen bli en papperstiger!

Under 2021 genomfördes OECD/ITF tillsammans med bland annat Trafikverket den globala workshopen [”Riding in a safe system – a workshop on safety for powered-two-wheelers”](#). Syftet var att inkludera MC och moped i Nollvisionen och Safe System. Ett av åtta prioriterade områden som man enades om var vägmiljö för MC och moped:

”Redesign infrastructure - Improve infrastructure safety for PTW”. Governments and road authorities should comply to latest standards and update their road manuals and design and maintenance guidelines to include best practice and safe system principles for PTW”



Borlänge den 24 februari 2022

Infrastructure managers, researchers, and institutions should update and promote road design standards, manuals, and guides to reflect latest best practice knowledge on PTW safety. All stakeholders should develop new (and radical) ideas by rethinking the traffic system, reorganising infrastructure space allocation and design, to consider the relatively higher proportions of PTWs in traffic in some regions. Researchers, manufacturers, and governments should share knowledge and experiences on safe and efficient infrastructure solutions which support the mix of PTWs, other vehicles, and other Vulnerable Road Users (VRUs) in road traffic.

Det finns inget i Nationell Plan för de kommande tolv åren som handlar om oskyddade trafikanter på två hjul, varken motorcyklar eller mopeder. Även moped klass II har exkluderats från GCM-vägarna där de förväntas framföras.

SMC förutsätter att Trafikverkets mål med att leda en global workshop för ökad trafiksäkerhet för alla som färdas på motorcykel och moped är att verkställa de goda resultat man kom fram till.

SMC förutsätter att moped klass II omfattas av satsningarna på GCM-vägar samt att moped klass I kan få framföras på vissa GCM-vägar där man annars hänvisas till 2+1-vägar utan vägren.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
070-557 75 00
jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
070-538 39 38
maria.nordqvist@svmc.se

