

Till

[investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

## Yttrande angående samråd väg 66 Smedjebacken – Oti TRV 2019/138905

Sveriges MotorCyklister, SMC och vår distriktsorganisation SMC Dalarna har tagit del av Trafikverkets utredningsmaterial som ingår i samrådet. Det handlar om en ombyggnad för 550 miljoner kronor som kommer att få stor betydelse för MC- och mopedtrafiken på vägen. RV 66 är en väg som körs av många motorcyklister, både pendlare, boende i närområdet och turister från Sverige och övriga Europa.

### Varför exkluderas vissa oskyddade trafikanter?

Utredningen exkluderar förare och passagerare på moped klass I, moped klass II samt motorcykel. I samrådshandlingen är det gående och cyklister som ses som oskyddade trafikanter. Tyvärr exkluderas andra oskyddade trafikanter genomgående i samrådshandling, bedömningskriterier och den integrerade landskapsanalysen. Det är anmärkningsvärt eftersom regering och riksdag uttalat ett klart och tydligt budskap i Nystart Nollvisionen att fokus i trafiksäkerhetsarbetet nu ska ligga på **alla** oskyddade trafikanter. Trafikverket har ställt sig bakom detta förändrade fokus. Enligt Trafikverkets eget regelverk VGU (publikation 2020:30) är oskyddade trafikanter: ”gående, cyklande, den som färdas på moped och motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i 1 kap § 4 Trafikförordningen”.

SMC föreslår att Trafikverket kompletterar samrådshandlingen och inkluderar MC och moped klass I och II i alla sammanhang där oskyddade nämns.

### Var ska mopedisterna färdas?

Utredningen föreslår en gång- och cykelväg (GC-väg) parallellt med den väg som ska mittsepareras. SMC förutsätter att även moped klass II får färdas där enligt gällande lagstiftning. Var oskyddade trafikanter på moped klass I ska färdas framgår inte av utredningen. Utredningen talar om separata cykelvägar och liknande vilket känns märkligt utifrån regeringens och även Trafikverkets uttalade fokus på alla oskyddade trafikanter.

I VGU heter det GCM-väg, inte GC-väg. Om Trafikverket har för avsikt att förbjuda moped klass II och enbart inrätta vägar för fotgängare och cyklister bör detta förtydligas i samrådshandlingen liksom en beskrivning av var moped klass I och moped klass II ska färdas. Detta saknas också i avsnittet om miljö och hälsa och i samtliga förslag till korridorer. Sannolikt finns både unga och gamla människor som använder moped klass I och moped klass II mellan Oti-Smedjebacken.

De som färdas på moped klass I får inte köra på GCM-vägar. Det betyder att de ska köra i 45 km/h på en 2+1-väg där hastighetsgränsen är 100 km/h. Av förslaget framgår att vägen endast ska ha en vägren som är 0,5 meter bred. Av utredningen framgår inte om och hur den kommer att vara belagd. En halv meter vägren är inte tillräckligt för att skapa en trygg och säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter på moped. En halv meter vägren är inte heller tillräckligt om en bilist får problem. Redan [idag varnar Trafikverket trafikanter](#) för att stanna på vägen i händelse av olyckor och beskriver att detta leder till fyra dödade per år på 2+1-vägar.

**SMC föreslår att Trafikverket dels ändrar GC-vägar i samrådshandlingen till GCM-vägar vilket innebär att moped klass II kan färdas där, dels att Trafikverket kompletterar samrådshandlingen med en beskrivning över lämpliga färdvägar för dem som färdas på moped klass I.**

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge  
0243-669 70  
[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



Sveriges MotorCyklister

**SMC föreslår att förslaget ändras så att vägrenen breddas till 1,5 meter. Det är vad som internationellt ses som det minsta måttet för ett säkert sidoområde. Det ger ett vingelutrymme för oskyddade trafikanter på MC och moped samtidigt som det ökar säkerheten för dem som av någon anledning måste stanna på en 2+1-väg.**

### **Ett jämställt transportsystem**

I avsnittet om jämställdhet förklarar Trafikverket att: ”*Transportsystemet ska vara jämställt så att det på ett likvärdigt sätt svarar mot kvinnors och mäns behov*”. SMC tolkar detta som att jämställdhet i transportsystemet även omfattar trafikanter på MC och moped, oavsett om det är kvinnor eller män. För att nå ett jämställt transportsystem krävs att man inkluderar samtliga transportslag redan i planeringsarbetet vilket inte skett här.

### **Varför exkluderas säkerhet för oskyddade på MC och moped?**

Under rubriken Trafiksäkerhet på sidan 19 finns en beskrivning av antalet olyckor. De enda oskyddade trafikanter som anges är cyklister och fotgängare. Förare och passagerare på MC, moped klass I och II anges inte. Eftersom SMC inte längre har åtkomst till STRADA kan vi inte uttröna vilka som gäller MC och moped.

Det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång bland motorcyklister är räckan. Flest dödas på vägar med 100-120 km/h. Det finns inte ett ord om detta i samrådsunderlaget vilket är förvånande.

Avsnittet om miljö och hälsa omfattar närmare 20 sidor men ingenstans nämns säkerhet för oskyddade trafikanter på MC och moped och deras särskilda behov. Däremot beskrivs landskap, natur, miljö, vatten, ängs- och betesmark, biotopskydd, invasiva arter samt hotade växt- och djurarter. Trafikverket har dessutom gjort en inventering av fåglar, växter och däggdjur.

SMC har inget emot att Trafikverket värnar om natur, miljö, fåglar, grodor och kräldjur. Självklart ska man mäta fåglar som utpekats i ett direktiv. Därför är det förvånande att Trafikverket exkluderar oskyddade trafikanter på MC och moped som pekas ut i EG-direktiv 2008/96/EG om vägars säkerhet. Detta regleras i Vägsäkerhetslag (2010:1362) samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet (TSFS 2010:83). Just nu revideras direktivet och RV66 är en väg som kommer att omfattas av direktivet. Oavsett om direktivet omfattar RV 66 eller inte bör alla oskyddade trafikanter omfattas av Trafikverkets projekt och samråd.

**SMC föreslår att samrådshandlingen kompletteras utifrån ovan nämnda lagstiftning och direktiv och då särskilt den del som föreskriver säkra räckan och säkra sidoområden för oskyddade trafikanter på motorcykel och moped klass I och tillgänglighet och framkomlighet specifikt för förare och passagerare på moped klass I längs RV66.**

På sidan 58 beskrivs bland annat stödremsa på enskilda vägar, Hur stödremorna ska vara utformade på RV 66 framgår inte och inte heller på anslutande vägar. Stödremans bredd ska vara 0,25 meter. Statistik från STRADA visar att var fjärde allvarligt skadad motorcyklist nämner grus som bidragande faktor till olyckan. Ett stort problem är gruset i stödremor som dras ut av övriga trafikanter och då särskilt i korsningar och kurvor där olycksrisken är störst. Det är också viktigt att anslutande grusvägar asfalteras minst 20 meter närmast RV66 för att minimera risken att grus dras ut på vägen av trafiken.

**SMC föreslår att Trafikverket kompletterar samrådshandlingen med krav på belagd eller förstärkt stödremsa samt asfaltering av anslutande enskilda vägar för att minimera risken av grus på körbanan.**



Borlänge den 23 juni 2021

På sid 57 beskrivs utrymmet i mittväggen till 0,45-0,75 meter vid 2+1 och 0,6 meter vid 1+1. Väggenens bredd ska vara 0,5 meter. Ju närmre ett oeftergivligt hinder placeras vid vägbanan, desto större är risken för en kollision med det. För en oskyddad trafikant kan det vara skillnad mellan liv och död. I alla trafiksäkerhetshandböcker och riktlinjer från andra länder beskriver man behovet av en hinderfri zon till 1,5-2 meter.

**SMC föreslår att både mittväggen och sidoväggen görs bredare för att minska skaderisken bland oskyddade trafikanter.**

Det finns ingen beskrivning över vilket räcke som ska väljas på vägsträckan. SMC förutsätter att Trafikverket inte bara vill minska mötesolyckor utan även minimera skaderisken för alla trafikanter, även oskyddade, som krockar med räcket.

**SMC föreslår att Trafikverket ställer krav på räcken utan utstickande delar och oskyddade stolpar, vilket kan rädda liv och minska skaderisken för motorcyklister som krockar med det. Det finns räcken på marknaden, t ex betongräcken eller w-balk som förses med underglidningsskydd men här måste Trafikverket ställa krav i upphandling.**

Av underlaget framgår inte vilket sidoområde som kommer att väljas. För oskyddade trafikanter är förlåtande sidoområden att föredra framför sidoräcken som är ett oeftergivligt hinder som ökar skaderisken vid kollision. Ett förlåtande sidoområde rensat från hinder gör att personer på moped och MC kan fortsätta köra utan att krocka med sidoräcket. För bilister och andra som får stopp på sitt fordon är detta också en fördel om något oförutsett händer med fordonet. Varje år [dödas fyra trafikanter](#) som fått stopp på sitt fordon på 2+1-väg enligt statistik från Trafikverket.

**SMC föreslår att Trafikverket ställer krav på förlåtande sidområden rensade från hinder istället för sidoräcken på sträckan.**

SMC står till ert förfogande i frågor som rör MC-och mopedsäkerhet.

För SMC

För SMC Dalarna

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
070-538 39 38

Johan Lindström  
Ordförande  
076-826 81 33

