Borlänge den 30 januari 2018

Väljer regeringen bort de oskyddade trafikanterna under de kommande tio åren?

Underlaget från Trafikverket går tvärt emot regeringens uttalade fokus på oskyddade trafikanter i Nystart Nollvisionen. Trafikverket förklarar att man ska satsa på ökad säkerhet för två trafikantgrupper: bilister och cyklister.

Trafikverket säger att det ger låg effekt att satsa på säkerhet för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister i länsplaner och måttlig påverkan på nationellt plan. Det finns inget underlag till dessa påståenden. Motorcyklister är exkluderade i länsplanerna och i nationell plan. Motorcyklisternas säkerhet under de kommande tio åren avfärdas i en ”analys” på tio rader. Det finns inget underlag som förklarar varför forskning och innovation, utformning av vägar och underhåll av vägar inte har någon effekt gör de som färdas på motorcykel. I samtliga underlag från regionerna har motorcykel och moped klass I exkluderats som oskyddade trafikanter.
Nedan urklipp ur ”Tillstånd och brister i transportsystemet, Underlagsrapport till Nationell Plan:

Motorcykeltrafik utgör fortfarande ett stort trafiksäkerhetsproblem

Nästan 40 personer omkommer årligen i motorcykelolyckor, och merparten av olyckorna sker på det statliga vägnätet. Det största problemet är singelolyckor. Höga hastigheter spelar stor roll både för olycksuppkomst och för konsekvenser. Många av våra skyddsanordningar är utformade för bilar och passar sämre för motorcyklister. Motorcyklisters säkerhet påverkas även av brister i god och förutsägbar friktion.

Forskning och innovation är helt central för att få fram fakta om effektiva åtgärder och på det sättet stödja olika aktörer inom området.

Prioriteringar inom ramen för nationell plan för transportsystemet har måttlig påverkan (forskning och innovation, utformning och underhåll inkluderat) på möjligheten att komma till rätta med dessa brister. Länsplanerna har liten påverkan.

Är det rimligt att besluta att välja att inte satsa en krona på en oskyddad trafikantgrupp baserad på en analys på tio rader?

Det finns tre åtgärder för att öka trafiksäkerheten i samtliga underlag, nationellt och regionalt/lokalt. Det är utbyggnad av mittseparation, sänkta hastighetsgränser och byggande av cirkulationsplatser. Trots att motorcyklisterna är kraftigt överrepresenterade i räckesolyckor både då det gäller dödade och allvarligt skadade, finns inte en enda krona satsad på ökad väg- och räckessäkerhet – t ex i form av standardiseringsarbete, nya krav på utformning och placering, val av andra sidoområdesåtgärder och val av andra räckestyper. Sverige har världens högsta andel dödade motorcyklister i räckesolyckor – varannan dödad i singelolycka under 2016 dog i krock med räcke. Under de senaste tio åren, 2008-2017, har 48 motorcyklister dött, 84 skadats allvarligt, 139 skadats måttligt och 182 skadats lindrigt i kollision med räcken enligt STRADA. Samhällets kostnader för dessa olyckor är drygt 2,3 miljarder kronor. Om vi utgår från att de 48 som dödades skulle ha levt till sin 80-årsdag förlorade varje person i genomsnitt nästan 40 år (totalt 1 898 år). Både riksdag och regering har krävt åtgärder men inget händer.

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 30 januari 2018

*Bild från en italiensk studie, död efter kollision med räcke. Alla räcken med oskyddade stolpar ger hög risk att få kroppsdelar avslitna, särskilt om det finns utstickande delar. Det är främst dessa räcken som används i Sverige. **		*Bild från olycka 2016 på E4 vid Söderhamn. 26-årig turist mycket allvarligt skadad pga hal beläggningsskarv som ledde till krock med räcke. MC-föraren kommer aldrig att bli återställd.*

Står motorcyklister utanför hänsynsmålet ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt” ?

SMC har under det senaste året konstaterat att motorcyklister och mopedister står utanför transportplanering, trafikstrategier, framkomlighetsstrategier och liknande nationellt, regionalt och lokalt. Kommuner väljer bort MC och moped klass I från begreppet ”oskyddade trafikanter”. Körbanor smalnas av eller tas bort i städerna för att ge plats åt cyklister vilket leder till en ökad olycksrisk för motorcyklister och mopedister. ITS Sweden har valt bort motorcyklar och mopeder i sitt arbete ”ITS och oskyddade trafikanter”.

Trots att motorcyklister är överrepresenterade i dödsolyckor i vägarbeten är de exkluderade i standardiseringsarbetet för ”Trafikanordningar för oskyddade trafikanter” (omfattar endast GCM-vägar). Motorcyklister saknas i stort sett helt i VGU som beskriver hur vägar och gator ska utformas. Det finns inget som tyder på att någon förändring kommer att ske under överskådlig tid.

Trafikverkets arbete med information och kunskapshöjande insatser till berörda myndigheter/aktörer

I detta uppdrag bör regeringen påtala att myndigheten måste ta del av forskning från andra länder, forskning som man inte själv beställt, forskning som bedrivs av andra aktörer och forskning som inte alltid stämmer överens med Trafikverkets bild av vad som är trafiksäkerhet. Trafikverket bör ha en dialog med andra aktörer som är experter på sina områden, som till exempel SMC och ta del av det arbete som utförs.

Inte något av de studier som SMC presenterat för Trafikverket har accepterats i Nationell strategi för ökad säkerhet på MC och moped. Det handlar om hur räcken kan bli säkrare, hur ytterkurvor kan utformas för att minska olycks- och skaderisker för MC, friktionsstudie som visar att löst grus ger friktion motsvarande vinterväglag, studie som visar att var tredje MC-förare inte har körkort och gör sig skyldig till mängder av brott, enkätstudien om hur motorcyklister i Stockholmsområdet ser på hur säkerheten kan ökas Inte heller studier som finansierades av LF:s forskningsfond, studier från USA, Australien, UK, NL, Norge med flera länder accepterades. Inte ens den globala OECD-rapporten ingick. Varken SMC eller andra aktörer har aldrig fått någon förklaring till varför Trafikverket väljer bort forskning från andra parter. För SMC är det självklart att säkerheten för MC-förare kan öka genom att ta del av erfarenheter från andra länder – något regeringen bör påtala med kraft för Trafikverket. Det spar inte bara liv utan även våra begränsade resurser.

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 30 januari 2018

Samverkan

Trafikverket ska satsa på ökad säkerhet genom samverkan. Det finns inget specifikt om MC/moped. SMC är gärna delaktiga i god samhällsutveckling och vi ställer våra resurser till förfogande om Trafikverket vill ha dem, såväl nationellt som regionalt och lokalt. SMC bidrar gärna med kunskaper och erfarenheter som kan öka säkerhet, miljö och hälsa såväl nationellt som regionalt och lokalt. Det måste dock bygga på ömsesidig respekt och en vilja att samverka. Att sammanlikna SMC och svenska motorcyklister med franska lagbrytare i Marseilles i en fråga som Trafikverket vet är den absolut viktigaste för MC-trafiken i storstäderna – att få köra MC i bussfiler- känns dock inte som en bra utgångspunkt för samverkan.

SMC har flera gånger försökt få regionala kontakter med Trafikverket utan att lyckas. Detta finns för andra trafikantgrupper. I och med att Trafikverket nu fått ett utpekade trafiksäkerhetsansvar hoppas SMC att detta ska starta även för motorcyklister på samma sätt som i till exempel Norge. Kan regeringen hjälpa SMC så att motorcyklister och mopedister inkluderas i detta samverkansarbete nationellt, regionalt och lokalt så är vi oerhört tacksamma. SMC vill bidra till att minska de allvarliga olyckorna.

SMC:s förslag till regeringen

1. Ställ krav på att MC inkluderas som en naturlig del i Nollvisionen.

2. Tillsätt en opartisk MC-utredare på samma sätt som regeringen gjort med cykel. MC-utredarens uppdrag ska vara att göra en genomgripande analys och översyn av MC- och mopedtrafiken i syfte dels att göra den säkrare, dels att se över de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för MC-trafik.

3. Begär en genomlysning av en opartisk utredare av alla regelverk som gäller planering och utformning, drift och underhåll av vägar med syfte att föreslå förändringar som innebär att motorcykel och moped inkluderas. Detta genomförs i andra länder.

4. MC och moped kan bidra till minskad trängsel, ökad framkomlighet och hållbara städer. Kräv att dessa fordon inkluderas i planeringen i samband med statlig finansiering genom stadsmiljöavtal.

5. Kräv att motorcyklister och mopedister ska ingå i planering och utformning av vägar då statliga medel fördelas.

6. Det är inte acceptabelt att hundratals oskyddade trafikanter skadas och dödas varje år på grund av brister i samband med vägarbeten. Initiera nya metoder och nya krav som inte medför ökad risk för halka hos trafikanter som färdas på två hjul (cykel, moped och motorcykel).

7. Använd fakta från djupstudierna vid val av räcken och utformning av vägmiljön generellt. Trots alla dödade och skadade har inte en meter räcke bytts ut. Ett aktivt val av andra räckestyper, annan placering och andra sidoområdesåtgärder skulle minska olyckor och deras allvarlighetsgrad. Väghållarens val av räcke och hur man placerar dessa är ofta avgörande för utgången vid en MC-olycka. Risken för motorcyklister att dödas i krock med belysningsstolpar är 26 gånger högre jämfört med bil visar en ny studie från VTI. Nya regler som kräver en annan placering av stolparna skulle minska olyckorna utan någon ökad kostnad.

För Sveriges MotorCyklister

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

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 070-538 39 38
E-post: maria.nordqvist@svmc.se

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister