

Borlänge den 30 januari 2014

Till
Kommunstyrelsen
Västerås stad

Remissvar Trafikplan 2026 Strategidel Västerås stad

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC och lokaldistriktet SMC Västmanland har tagit del av förslag till Trafikplan 2026 för Västerås. Även om SMC inte finns med på remisslista är frågan mycket viktig för oss. Därför kommer detta remissvar till Västerås stad från riksorganisationen SMC och SMC Västmanland.

Sammanfattning

SMC beklagar att Västerås stad glömt bort trafikanterna som kör ett tvåhjuligt motorfordon. SMC uppmanar Västerås stad att se oss som en del av lösningen på trängsel och ökad framkomlighet vilket man gör i andra länder. SMC uppmanar också Västerås stad att införliva tvåhjuliga motorfordon i planering och utformning av infrastruktur samt drift och underhåll av vägar. Det är avgörande för om Sverige ska nå etappmålen i Nollvisionen med sänkta olyckstal bland oskyddade trafikanter dit även förare av motorcykel och moped klass I räknas.

Bakgrund

I Västmanlands län fanns enligt Trafikanalys 8 380 motorcyklar i trafik 1 juli 2012. Av dessa finns knappt hälften, 3 653 motorcyklar i Västerås. I grannlänen Örebro, Södermanland, Värmland, Uppsala och Dalarna fanns sammanlagt 54 420 registrerade motorcyklar vid samma tidpunkt. På samma sätt som man pendlar till Västerås med bil, gör man det med motorcykel. Utöver motorcyklarna fanns 1 073 mopeder klass I i trafik 31 december 2011 i Västmanlands län, varav 338 i Västerås stad. Till detta kommer ett okänt antal mopeder klass II.

Användning av motorcykel

I en studie om motorcyklisters attityd till trafiksäkerhet 2010 framkom att 90 % använde sin motorcykel till att pendla till skola/arbete mer eller mindre ofta (Nordqvist & Gregersen). 10 % använde motorcykel varje dag för pendling och närmare 30 % några gånger per vecka. Författarna gjorde en studie 2013 om MC-förarens attityd till hastighet. Det näst vanligaste användningsområdet för MC är pendling till arbete.

Tyvärrens MC-trafiken på samma sätt som andra fordon och Västerås nämner faktiskt inte ens ordet motorcykel i strategin fram till 2026. Trots detta vet vi, av egen erfarenhet, motorcyklar och mopeder varje dag används för att pendla in och ut ur Västerås från Västmanland och grannlänen. Precis som remissunderlaget säger ställs allt större krav på rörlighet i befolkningen för att ta sig till skola och arbete. För de flesta är dock motorcykeln ett stort fritidsintresse som används i resor runt länet och längre turer i landet och Europa.

MC- och mopedförare är oskyddade trafikanter

Enligt VGU som Trafikverket och SKL gemensamt arbetade fram och antog 2012 är följande trafikanter att se som oskyddade: Gående, cyklande, den som färdas på en moped eller motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276). Tyvärr talar Västerås stad bara om cyklister och fotgängare som oskyddade med specifika behov. Det finns inga förslag till åtgärder för sänkta olyckstal bland dem som färdas på MC och moped.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
<http://svmc.se>



Sveriges MotorCyklister

Dödade och svårt skadade på MC och moped

Antalet dödade och svårt skadade på motorcykel och moped har sjunkit de senaste åren. Men, eftersom antalet omkomna i personbil minskar snabbare ökar andelen dödade och svårt skadade på MC och moped. Därför har en nationell gemensam strategi utformats för att nå etappmålen. SKL har deltagit i arbetet. En prioriterad åtgärd för att nå målet är Säkrare vägar och gator för motorcyklister vilket inte på något sätt nämns i underlaget.

Under perioden 2002-2012 har tolv personer dödats på motorcykel och tre personer på moped i Västmanland. Under samma period har 112 personer som färdats på motorcykel och 89 som färdats på moped skadats svårt.

Det finns en utbredd uppfattning om att alla MC-olyckor sker på det statliga vägnätet. Det är fel och vid Transportforum 2014 presenterade VTI ny statistik, baserat på STRADA. En knapp tredjedel av motorcyklisterna dödas i tätbebyggt område, 42 procent skadas svårt i tätort och över hälften av olyckorna med lindrigt skadade sker i tätort. Kommunerna har här en nyckelroll för att bidra till minskade olyckor.

Jämförelse mellan tätbebyggt och ej tätbebyggt område

		Antal (andel, %) skadade/år	
Svårhetsgrad	Vägmiljö	Mc	Pb
Död	Tättbebyggt	14,0 (32,1)	18,7 (13,4)
	Ej tätbebyggt	29,6 (67,9)	120,6 (86,6)
	Totalt	43,6 (100,0)	139,3 (100,0)
Svårt skadad	Tättbebyggt	122,9 (42,3)	382,6 (30,2)
	Ej tätbebyggt	167,5 (57,7)	885,6 (69,8)
	Totalt	290,4 (100,0)	1268,2 (100,0)
Lindrigt skadad	Tättbebyggt	347,9 (52,0)	3716,2 (45,4)
	Ej tätbebyggt	320,6 (48,0)	4460,4 (54,6)
	Totalt	668,5 (100,0)	8176,6 (100,0)



(Åsa Forsman, session 61, Transportforum, Var sker MC-olyckorna?)

Mot bakgrund av denna statistik och det transportpolitiska hänsynsmålet bör Västerås stad ha en strategi för att minska antalet dödade och svårt skadade som kör motorcykel och moped under den kommande tioårsperioden. Tyvärr saknas detta helt då Västerås stad helt förbiset de som färdas på MC och moped och att de räknas som oskyddade trafikanter. Eftersom man glömmer bort trafikslaget bidrar man inte heller till jämställdhetsmålet.

SMC Västmanland bidrar gärna med kunskaper och erfarenheter på området.

Konkreta förslag för ökad säkerhet för MC- och mopedförarna

Här kommer en rad förslag från SMC om hur trafikmiljön kan göras säkrare för MC- och mopedförare i syfte att nå etappmålet i Nollvisionen.

- Motorcyklister, mopedister och cyklister möter samma typ av problem i vägmiljön, till exempel bristande uppmärksamhet från andra trafikanter. Varannan motorcyklist som dödas i trafiken gör det i kollision med ett annat fordon, oftast en bil. Här kan utformning av framför allt korsningar genom att minimera förekomsten av fasta hinder förbättras för att öka möjligheten att upptäcka

motorcyklar och mopeder. Kampanjer används ofta i andra länder för att få andra trafikanter att tänka på motorcyklar och mopeder.

- Minimera förekomsten av räckan i vägmiljön. Det vanligaste krockvåldet i en singelolycka med dödlig utgång på motorcykel är räckan. Omkring tio procent av alla som dör på MC gör det då han/hon krockar med ett räck. Välj förlåtande sidoområden istället för räckan. Där räckan måste användas, montera underglidningsskydd. Extra viktigt är detta i kurvor.

- Minimera förekomsten av stolpar och konstnärliga installationer i trafikmiljön. En stolpe och andra hinder är inte anpassade för de som färdas på MC och moped. Reglerna för att montera stora konstverk i cirkulationsplatser är kraftigt begränsat i VGU men följs inte av kommunerna. SMC hoppas att Västerås stad minimerar detta.

- Ett sätt att öka synbarheten och därmed minska risken för kollisioner mellan motorcyklar/mopeder och andra trafikanter är att tillåta dessa i kollektivkörfält. Man skapar alltså en skyddad miljö på samma sätt som i GCM-vägar för fotgängare, cyklister och moped klass II. Det har varit tillåtet på vissa platser i Stockholm sedan mitten av 1980-talet utan att några olyckor skett. SL och Polisen är positiva till detta och ser inga problem i de flesta kollektivkörfälten. Detta har spridits till många länder och städer i Europa, bland annat London där ett storskaligt försök permanentades 2012.

- Tio procent av alla polisrapporterade MC-olyckor beror på bristande friktion. Det vanligaste problemet är grus på belagd väg. Viktigt är därför att minimera förekomsten av grus genom sopning samt varningsskylta under tiden det finns grus efter entreprenadarbeten. Förslaget säger att ”drift och underhåll organiseras så att gående och cyklister känner sig gynnade året runt.” Självklart har väghållaren ett ansvar att organisera även drift och underhåll av alla vägar för trafikanternas säkerhet – om målet i Nollvisionen ska uppnås.

- Olyckor händer på grund av dammbindningsmedel vilket kan minimeras genom användning av preparat som inte försämrar friktionen samt varningsskyltar.

- Brunnslock har ofta sämre friktion än övriga vägbanan. Det finns numera brunnslock som har lika god friktion som resten av vägbanan som bör användas. Brunnslock bör inte placeras där risken är störst för en MC-olycka på grund av inbromsning och kurvtagning, alltså inför korsningar, i cirkulationsplatser och i kurvor.

- När övergångsställen och vägmarkeringar målas bör färg användas som har bästa friktionen. Så länge halkrisk råder bör varningsskyltar sitta uppe.

- Vid ny beläggning finns stor risk för blödningar och därmed försämrad friktion. Ny beläggning bör kontrolleras regelbundet och varningsskyltar för halka ättas upp, gärna i kombination med tillägsskylt ”vid regn”.

- I varje parkeringsruta för bil får det plats tre-fyra tvåhjuliga motorcyklar och/eller mopeder. I Västerås parkerar motorcyklar och mopeder klass I gratis på fyra platser. Ett sätt att stimulera användning av MC och mopeder är att utöka antalet MC-parkeringar på platser som inte kan användas att parkera andra fordon och där det finns behov. En möjlighet att låsa fast motorcyklar och mopeder i fast föremål är också önskvärt för att minimera stöldrisk. SMC Västmanland står gärna till tjänst med detta.

Varför finns inte motorcyklar och mopeder med i en trafikplan?

I inledningen står att ”Trafikplanen skavara ett stöd i att skapa en balans mellan den tillgänglighet som transportsystemet ger, och de effekter som trafiken har på samhället. Trafikplanen ska beskriva en önskvärd utveckling, med grund i hur transportsystemet i Västerås ser ut idag.” Förslaget handlar om att aktivt stödja andra transporter än bilen men talar då bara om ökad cykling, promenader och kollektivtrafik.

SMC förutsätter att Västerås inte vill se en MC- och mopedfri stad 2026 även om MC och mopeder inte nämns. Ett sätt att minska bilberoendet är att möjliggöra och stimulera ökad MC- och mopedanvändning vilket bidrar till samtliga mål som Västerås stad vill uppnå utan några större kostnader och behov av investeringar. Det enda som krävs är att planerarna tänker på andra fordon än vad man gjort hittills.

Befintlig kapacitet kan användas och ökas på ett effektivt och hållbart sätt genom att fler kör motorcykel och moped. Det scenario som Trafikplan 2026 pekar ut med ökat invånarantal och större behov av transporter skulle inte vara något problem om ökningen görs med motorcyklar

och mopeder. Inga nya vägar och spår skulle krävas. Tidsåtgången för resa skulle inte förändras nämnvärt om ökningen sker genom MC och moped. Tyvärr har dock Västerås stad valt att exkludera tvåhjuliga motorfordon i framtidsstrategin.

Underlaget säger att tydlig information ska finnas för samtliga trafikantslag. SMC undrar givetvis hur den informationen ser ut för de trafikantgrupper som inte nämns. Självklart bidrar SMC Västmanland gärna med kunskaper och erfarenheter ur ett MC-perspektiv till Västerås stad.

Motorcyklar och mopeder - klimatmålet

SMC är medveten om behovet av andra drivmedel i framtidens fordon och att vi med gemensamma krafter måste arbeta för att nå klimatmålet. Det är bra för folkhälsan om fler använder cykel eller går till jobbet. Fungerar kollektivtrafiken är det ett utmärkt transportmedel. Men, alla kan inte gå, cykla eller åka kollektivt i Västerås och Västmanland.

Motorcyklar och mopeder är fordon som på många sätt är överlägsna bilen, främst i städerna. Motorcyklars och mopeders största fördel är att de kan röra sig i en stillastående kö medan bilarna står stilla på tomgång. Även om de flesta reser ensamma på en motorcykel/moped gäller detta förhållande även för bilar. De enda nackdelarna med dessa fordon är lägre säkerhetsgrad och väderkänslighet. Motorcyklar och mopeder är också överlägsna gång och cykeltrafik om man har en längre sträcka att transportera sig till arbete och/eller skola.

MC-tillverkarna utvecklar modeller med tre hjul, automatväxel, eldrift etcetera som är särskilt anpassade för stadskörning. Det finns elmopeder och elmotorcyklar på den svenska marknaden med en räckvidd som möjliggör pendling in och ut ur Västerås utan behov av laddning. Nya miljökrav i den EG-förordning som träder i kraft 2016 gör att motorcyklar och mopeder blir allt renare. Det största miljöproblemet med motorcyklar är buller vilket är en fråga som måste lösas med gemensamma krafter i hela MC-branschen.

SMC presenterade under 2013 en Hållbarhetsredovisnin: <http://bit.ly/1hWGbV7>

Studier om motorcyklar i stadsmiljö och MC-användning

Studier som Västerås stad bör ta del av i det fortsatta arbetet:

“The unpredicted rise of motorcycles: A cost benefit analysis”, dr Pierre Kopp, Sorbonne:

<http://www.svmc.se/upload/SMC%20central/Dokument/rapporter/Om%20MC%20i%20Paris.pdf>

Commuting by motorcycle: Impact analysis, FEBIAC Belgien:

http://svmc.se/upload/SMC%20central/Dokument/rapporter/PTW_Belgium_Study_FEBIAC_ENG.pdf

Transport for London, slutrapport av försök med MC i bussfil:

<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/redroutes/10151.aspx>

SMC:s mobilitetstester: www.svmc.se/smc/SMCs-arbete-fragor/Infrastruktur/Tullar_och_vagavgifter/

SMC:s förslag till Västerås stad

SMC förutsätter att Västerås stad beaktar motorcyklar och mopeder i det fortsatta arbetet med Trafikplan 2026.

SMC Västmanland har ett antal förtroendevalda som står till tjänst för samarbete och diskussioner.

SMC:s kansli kan också bistå i detta arbete.

SMC anser att Västerås stad bör stimulera användningen av motorcyklar och mopeder på samma sätt som man vill att antalet cyklister, fotgängare och resande med kollektivtrafik ska öka. Ökad användning av MC och moped skulle bidra till minskad trängsel, ökad framkomlighet, bättre nyttjande av befintlig kapacitet samt bidra till klimatmålet.

SMC förutsätter att Västerås stad skapar en trafiksäkerhetsstrategi där även förare och passagerare på motorcyklar och moped klass I ingår.

SMC förutsätter att Västerås stad tar fram en strategi för hur man ska uppfylla åtgärden

”Säkrare vägar och gator för motorcyklister” för att nå Nollvisionens etappmål 2020.

För SMC

För SMC Västmanland

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

Tor Berg
Ledamot
Tel:
E-post: tor.berg@smcvastmanland.se