

Borlänge den 23 februari 2017

Till

[Trafikverket@trafikverket.se](mailto:Trafikverket@trafikverket.se)  
[nationelldialog@trafikverket.se](mailto:nationelldialog@trafikverket.se)

## Synpunkter på Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, deltog i mötet 16 februari där Nationell Plan föredrogs. SMC och övriga deltagare gavs möjlighet att inkomma med synpunkter på Nationell Plan inom en vecka.

Först två kommentarer utifrån mötet 16 februari. Trafiksäkerhet nämndes nästan inte vilket förvånar SMC eftersom Trafikverket fick sektorsansvaret i höstas. Inga brukarorganisationer fanns med som talare, varken nationellt eller lokalt. Näringslivets transporter är viktiga men medborgarnas resande är minst lika viktigt. Det är ju vi som ska ta oss till och från våra arbetsplatser, resa på semester, besöka familj och vänner, få livspusslet att fungera medan vi lever, verkar och bor i Sverige. Vårt resande sker både på väg och järnväg. Vårt resande på väg sker med alla typer av färdmedel, även motorcykel och moped. Detta bör få ett större fokus.

### Tänk om - Inkludera motorcyklister och mopedister i trafikplaneringen

SMC har gång på gång påtalat behovet att Sverige, i likhet med andra länder, ska inkludera motorcyklister och mopedister i trafikplaneringen. Trots att regeringen aviserat ett fokus på oskyddade trafikanter, där även förare och passagerare på moped samt motorcyklar ingår, diskuteras enbart åtgärder för cykel och fotgängare. SMC har frågat regeringen som bestämt säger att även de som färdas på MC och moped omfattas av detta fokus.

I Sverige gäller sedan riksdagsbeslutet 7 oktober 1997 Nollvisionen för trafiksäkerhetsarbetet: *”Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (Nollvisionen) samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.”*

Mot bakgrund av regeringens fokus på oskyddade trafikanter och riksdagens beslut 1997 om att Nollvisionen ska gälla för alla trafikanter i vägtransportsystemet måste detta synas i Nationell Plan, både lokalt, regionalt och nationellt.

Så är det inte idag vilket beror på att de regelverk som styr vägar och gators utformning inte är inte tillräckliga. Beslutet om Nollvisionen från 1997 följs inte, inte heller Vägsäkerhetslagen (SFS 2010:1362) och TSFS 2010:183. Varje år dödas och skadas motorcyklister för livet på grund av att väghållaren väljer vägutrustning som är billig och anpassad för dem som sitter i en personbil. Vägutrustningen installeras nära vägen utifrån dem som sitter i personbil vilket bidrar till både ökad olycks- och skaderisk. Det kan bero på att Sverige inte satsat öronmärkta medel för MC-säkerhet i Sverige som i resten av Europa. En annan förklaring är också att Sverige inte valt att inkludera MC och moped i transportplaner och trafikutformningsregler vilket man gör i andra länder. Med regeringens utpekade fokus hoppas SMC att Trafikverket tar motorcyklisternas säkerhet på allvar då det gäller planering och utformning av vägar samt drift och underhåll av vägarna.

Här kommer SMC:s förslag på åtgärder för att öka motorcyklisters och mopedisters framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet utifrån Fyrstegsprincipen som presenterades på dialogmötet.



## 1. Tänk om

(inom parentes de länder där detta genomförs och där Trafikverket kan få mer information).

- Säg i alla sammanhang att oskyddade trafikanter är: cyklister, fotgängare, mopedister och motorcyklister. Uteslut inte MC och moped vilket tyvärr sker idag.
- Se motorcyklister och mopedister som en trafikantgrupp som bidrar till ökad framkomlighet och tillgänglighet (Australien)
- Använd de skatter och avgifter (350 miljoner kr) som varje år betalas in av MC-ägare till att skapa en säkrare vägmiljö för MC (Australien)
- Samverka lokalt, regionalt och nationellt med SMC för att skapa säkare vägmiljöer (Norge)
- Information – använd SMC som kanal för att sprida information gratis.
- Innan räckan monteras, ställ alltid frågan om vägmiljön kan säkras utan att hinder monteras i vägens säkerhetszon (Norge, Australien, Tyskland)
- Använd informationen om vilka skador som de dödade och allvarligt skadade motorcyklisterna får av respektive räckestyp och annan vägutrustning (Trafikverket och Transportstyrelsen). Sprid informationen till inköpare, de som arbetar med trafiksäkerhet och de som arbetar med drift och underhåll.
- Gå igenom alla befintliga regelverk för planering, utformning, drift och underhåll och inkludera MC i samtliga delar (Australien)
- Gör haveriutredningar på vägar där många oskyddade trafikanter dödas av vägutrustning på kort tid ( t ex E6 där fyra MC-förare dött på elva månader på en kort sträcka, samtliga efter krock med mitträcke).
- Utbilda inköpare, ingenjörer, arkitekter, planerare, projektledare med flera i säkrare vägutformning, drift och underhåll för MC och moped (Frankrike, NL, Tyskland, Norge, Australien, UK).

## Optimera

- Se motorcyklister och mopedister som en trafikantgrupp som bidrar till ökad framkomlighet och tillgänglighet – inte som ett problem (Australien)
- Använd döda ytor i gatumiljö och P-hus för MC-parkeringar (Norge)
- Publicera det officiella ställningstagandet SMC väntat på sedan 2009. Förklara att det är tillåtet enligt Trafikförordningen för MC att köra i kollektivkörfält och att Trafikverket inte har något emot detta (UK, Norge, Grekland, Spanien m fl).
- Informera om säkra vägar för inhemska knuttar och turister ( d v s vägar där det inte finns räckan med oskyddade stolpar, där friktionen är bra och där risken för olyckor är låg). Varna för vägar där många olyckor sker.
- Inför nya varningsskyltar för kurvor som visar kurvans radie. I olycksdrabbade kurvor lägg till rekommenderad hastighet och tillägsskylt MC (Sydafrika, Australien m fl).
- Använd mitträfflor och omkörningsfält istället för mitträcken.
- Använd alltid underhålls- och lagningsmetoder som inte innebär en ökad olycksrisk.

## Bygg om

- Montera aldrig räckan med oskyddade stolpar på TENT-vägarna (Spanien, Portugal)
- Inled ett innovationsarbete rörande räckan som ska användas på TENT-vägarna
- Byt ut all vägutrustning som dödat och skadat en oskyddad trafikant.



- Minimera förekomsten av hinder i vägmiljön, främst i korsningar, med hänsyn till den höga olycksrisken (Norge, Frankrike, Tyskland, Australien m fl).
- Minimera förekomsten av rondellutsmäckningar med hänsyn till den höga olycksrisken (dödsolycka och svåra olyckor finns i STRADA).
- Välj alltid förlåtande sidoområde istället för sidoräcke (Spanien, Portugal, Norge).
- Godkänn aldrig sidoräcken i ytterkurvor. Om detta måste ske, montera MPS på alla sidoräcken i ytterkurvor (Spanien, Portugal, Norge).
- Se över alla hinder i övrigt i vägmiljön i ytterkurvor – ta bort allt som är möjligt (Norge)
- Dagens avstånd mellan räcke och körbana är inte tillräckligt för oskyddade trafikanter. Se över detta avstånd utifrån den forskning som finns och skapa säkert avstånd för alla trafikanter (IRAP, VTI, Elvik, Finland, m fl).
- Bredda ytterkurvor på olycksdrabbade vägar (Säkrare sidoområde för motorcyklister, Thomson m fl 2015).
- Använd eftergivliga stolpar för MC och moped i tätort och på olycksdrabbade platser (UK, säljs i Sverige av ATA).
- Använd mitträfflor och omkörningsfält istället för mitträcken

### Bygg nytt

- När nya vägar byggs, investera i vägutrustning som är säker för alla trafikanter
- När nya vägar byggs, utgå från de oskyddade trafikanterna i fråga om avstånd till hinder i mitten och sidan av vägen.
- När nya vägar byggs, skapa vägrenar där trafikanter kan stanna om de får punktering eller liknande.

### Motorcyklister dödas och skadas i samband med vägunderhåll

Inom ramen för regeringens utpekade fokus på satsningar på oskyddade trafikanter behövs även satsningar för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i samband med drift och underhåll samt brist på underhåll. Varje år sker omkring 600 MC-olyckor på grund av grus på belagd väg. Varje år dödas och skadas motorcyklister allvarligt där vägarbete och vägunderhåll bidragit till olyckan. Detta är inte acceptabelt och här utgår SMC från att Trafikverket tar både regeringens utpekade fokus och Nollvisionen på allvar. Ingen ska behöva dö på grund av slarv och undermåligt arbete i samband med vägunderhåll.

Den vanligaste orsaken till olyckorna är grus från lagningsarbeten, grus från stödremсор och grus från anslutande vägar. Här finns utrymme för åtgärder inom ramen för fyrstegsprincipen. Det handlar om att välja lagningsmetoder som inte innebär risk för halka, att kvalitetssäkra de utförda reparationerna, att kontrollera att kontrakten efterlevs samt att införa krav på underhåll som inte innebär att trafikanter riskerar att dödas och skadas då de kör på vägen.

MC-olyckor på ny beläggning är också vanligt och tyvärr har flera döats de senaste åren. Det har då handlat om ny hal beläggning i kombination med kollision med oskyddade stolpar på mitt- och sidoräcken som är placerade mycket nära körbanan. Detta är en livsfarlig kombination. Trafikverket och entreprenörerna måste garantera att trafikanterna kan köra på en väg utan att riskera livet då den fått ny asfalt. Vägunderhåll ska inte leda till att trafikanter dödas och skadas för livet.

Sveriges MotorCyklister står givetvis till ert förfogande i arbetet för en säkrare vägmiljö för de som färdas på motorcykel och moped.



Borlänge den 23 februari 2017

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
Tel: 070-557 75 00  
E-post: [jesper.christensen@svmc.se](mailto:jesper.christensen@svmc.se)

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
Tel: 070-538 39 38  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

