

Till

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar från Sveriges MotorCyklister avseende Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 N2017/05430/TIF

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara remissen. SMC har också deltagit i möten arrangerade av Trafikverket inför remissomgången. SMC har i samband med detta skickat in synpunkter på hur projektförslag för transportsystemet skulle kunna anpassas för att inkludera MC-säkerhet samtidigt som det ökar säkerheten för samtliga trafikanter (bilaga 1). Inget av detta finns i underlaget.

SMC:s svar

SMC har tagit del av samtliga underlag för nationell plan som rör väg och samtliga underlag i länsplaner som rör väg, totalt 118 dokument. Vårt svar är indelat i dels ett svar på det nationella samlade underlaget för nationell plan, dels ett svar på föreslagna projekt i respektive region.

Sammanfattning av svar

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. 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. Det är uppseendeväckande att Trafikverket uttalar att det ger låg effekt att satsa på säkerhet för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister i länsplaner och att det ger måttlig påverkan på nationellt plan. Det finns inget underlag till dessa påståenden eftersom motorcyklister är exkluderade i länsplanerna och i nationella planer. Det finns inte heller något 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.

Hänsynsmålet

Ett av de transportpolitiska målen är hänsynsmålet: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.” Trots att Trafikverket är väl medvetna om regeringens uttalade fokus på oskyddade trafikanter vilket upprepats på Resultatkonferenser, Transportforum och Tylösandskonferensen väljer Trafikverket att exkludera vissa oskyddade trafikanter- de som färdas på motorcykel och moped klass I- från alla sammanhang som rör trafiksäkerhet (utformning, underhåll, forskning och innovation) under de kommande tio åren. Tvärtom förklarar Trafikverket att man ska satsa på två trafikantgrupper: bilister och cyklister. Man säger att för lite görs för bilister – olyckstalen har stagnerat. Man ska därför satsa mer för att sänka dödstalen för de som sitter i en bil genom medel i både nationell plan och regionala planer. Trafikverket säger att säkerheten för cyklister är också oacceptabelt låg. Därför ska prioriteringar göras nationellt, regionalt och lokalt.

Det finns inga satsningar av något slag för motorcykel och moped. Satsningar på ökad trafiksäkerhet; utbyggnad av räcken är en åtgärd som ökar säkerheten för dem som färdas i bil medan det ökar skaderisken för motorcyklister. Den ökade skaderisken för motorcyklister nämns inte i ett enda underlag, varken nationellt eller i länsplaner.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Denna information som är väl känd i av djupstudieutredarna, genom forskning i Sverige och resten av världen, verkar inte nå fram till utredarna som tar fram underlag till Nationell Plan.

Trots att regeringen beslutat om fokus på oskyddade trafikanter i Nystart Nollvisionen fortsätter Trafikverket att satsa på bilister. Trots att riksdagen i april 2017 beslutade att en strategi ska tas fram för säkrare vägar, även för motorcyklister, finns inga som helst satsningar eller tankar på att inkludera alla oskyddade trafikanter i transportplanering, satsningar på investeringar samt drift och underhåll. Det är skrämmande att inse att Nollvisionen i Sverige år 2028, 30 år efter att riksdagens beslut, inte kommer att omfatta alla trafikanter.

Funktionsmålet

Funktionsmålet lyder: *”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”*

I avsnittet lyfts cykel och fotgängare men inte de som färdas på motorcykel och moped. Inte heller barns resor på moped nämns. Man säger att ett bidrag till en positiv utveckling av gång- och cykeltrafiken vars potential i huvudsak ligger inom det kommunala vägnätet. Det finns inget om utveckling av de som färdas på motorcykel och moped – två färdmedel som är en del av lösningen på trängselproblematiken i våra större städer.

Samverkan

I underlaget står följande: *”Trafikverket avser att inom ramen för uppdraget om att leda samverkan för trafiksäkerhetsarbetet, bland annat att arbeta med information och kunskapshöjande insatser till berörda myndigheter och aktörer.”*

Underlaget beskriver att Trafikverket ska satsa på ökad säkerhet genom samverkan. Det finns inget specifikt om MC/moped. SMC ser fram emot detta och har flera gånger försökt få regionala kontakter med Trafikverket utan att lyckas. 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. 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.

SMC har tidigare skrivit flera dokument som kan användas för att sprida kunskap om särskilda risker kring MC och moped, till exempel ”Säkrare vägar och gator för motorcyklister”, ”Extremt beteende”, ”Säkrare sidområden ur ett MC-perspektiv”, ”Definition av ett säkert räckes för motorcyklister” samt flera enkätstudier om motorcyklisters attityd till trafiksäkerhetsåtgärder. SMC har också internationella kontakter och kan bidra med kunskaper och erfarenheter från resten av världen. SMC hoppas att Trafikverket och Sverige i framtiden är beredda att använda sig av internationell forskning och kunskaper, något som hittills inte tillvaratagits inom strategiarbetet.

Tillgänglighet för alla, 1,3 miljarder

I diskussioner om tillgänglighet talar utredningen enbart om ökad och säker cykling. Det finns inget om åtgärder för ökad säkerhet och tillgänglighet för andra oskyddade trafikanter. Mot bakgrund av regeringens uttalade fokus bör detta omfatta även de som färdas på motorcykel och moped klass I.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Åtgärder för landskap, 3,3 miljarder

Trafikverket föreslår att 3 300 miljoner kronor avsätts för landskapsåtgärder. Åtgärder inom landskap syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess olika natur- och kulturvärden. SMC har inget emot att satsningar på landskapsåtgärder men vill påpeka att det varit önskvärt med öronmärkta medel för MC för att nå etappmål om halverade dödstal.

Förorenade områden, 200 miljoner kronor

Området förorenade områden saknar specifika och tidsatta mål. 200 miljoner kronor är öronmärkta för åtgärder inom förorenade områden för att bibehålla nuvarande åtgärdstakt för att fortsätta ett systematiskt och aktivt arbete med att åtgärda förorenade områden. Det är inte akuta åtgärder. Det hade varit önskvärt med öronmärkta medel för MC för att nå etappmålen.

Ökad säker cykling, 1,5 miljard kronor

I alla delar som rör cykel lyfts det transportpolitiska hänsynsmålet som relevant för att satsa på trafikanterna. Hela 1 500 miljoner kronor avsätts för att öka säkerheten för cyklisterna och ökad säkerhet lyfts som en viktig faktor för satsningarna.

Till detta kommer pengar från kommuner och regioner. Trots satsningen visar den samhälls-ekonomiska kalkylen en negativ nettonuvärdeskvot. SMC är positiva till att satsningar görs för att sänka olyckstalen bland cyklisterna. Det hade varit önskvärt med öronmärkta medel för motorcykel och moped för att nå det transportpolitiska hänsynsmålet eftersom olyckstalen bland förare och passagerare på tvåhjuliga motorfordon måste minska för att nå etappmålen.

Stadsmiljöavtal, storstadsförhandlingar och statlig medfinansiering, 12 miljarder kronor

12 miljarder ska satsas på att främja hållbara städer genom stadsmiljöavtal. Samtidigt ställs krav på kommuner och landsting att genomföra motprestationer. Syftet är att minska biltrafiken. Motorcyklar och mopeder nämns inte i sammanhanget. Tyvärr ställs inga krav på att man ska inkludera MC och mopedsäkerhet då städerna byggs om. SMC anser att det borde vara en självklarhet att inga medel betalas ut till projekt som leder till försämrad säkerhet för vissa oskyddade trafikanter. Det går att skapa säkra trafikmiljöer för alla trafikanter med aktiva och medvetna val av åtgärder som inkluderar även MC och moped.

Ett inkluderande samhälle

Utredningen beskriver att satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång har stor betydelse för att alla ska kunna använda transportsystemet, oavsett funktionsnivå, kön, ålder eller ekonomi. Att upprätthålla tillgänglighet utan krav på tillgång till egen bil, och därmed viss ekonomi, har stor betydelse för social inkludering. Social inkludering kan även handla om att medborgare köper en billig moped eller motorcykel. Dessa färdssätt nämns dock inte men borde också lyftas i sammanhanget eftersom det är en verklighet för att få vardagspusslet att fungera för många i våra större städer.

Trafikverket lyfter fram mötesseparering som en åtgärd för ökad trygghet och därmed en positiv åtgärd ur ett socialt perspektiv. Detta stämmer inte. En överväldigande majoritet av de som reser med motorcykel känner sig otrygga på vägar med mitträcken av den variant som används i Sverige idag. Även de som färdas på moped klass I och är hänvisade till den obefintliga vägrenen känner oro för att färdas på svenska 2+1-vägar. Just nu pågår flera uppror i Sverige där 2+1-vägar ska byggas vilket leder till att samhällen delas. Utredaren bör ta del av olyckor och samverka med brukare och boende för att få en sann verklighetsbild.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Underhåll, 164 miljarder

164 miljarder kronor avsätts till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion samt statlig medfinansiering av enskilda vägar.

SMC anser att medel bör avsättas för vägunderhåll eftersom det varje år sker ett antal allvarliga olyckor, både dödsfall och allvarligt skadade, bland motorcyklister på grund av bristande underhåll. SMC delar inte Trafikverkets utredares syn på att underhåll har låg effekt för MC-säkerhet.

Vidmakthållande, underlagsrapport 2017:146 - Planförslagets effekt på anläggningens tillstånd

Trafikverket konstaterar att planen kommer att bidra till försämrat tillstånd på vägarna, vilket främst gäller för de lägre trafikerade delarna av vägnätet. Det innebär totalt sett att Trafikverket går mot ett mindre kostnadseffektivt underhåll ur ett livscykelperspektiv under planperioden, med en ökad andel avhjälpande underhåll.

Det är väl känt att bristande underhåll leder till allvarliga olyckor bland oskyddade trafikanter. Trafikverkets förslag innebär minskade insatser på de vägar där flest motorcyklister dödas, bland annat beroende på bristande underhåll. Detta motsäger också delar av det som Trafikverket framhåller som definitioner av leverans kvaliteterna:

- Robusthet – transportsystemets förmåga att stå emot och hantera störningar
- Användbarhet – transportsystemets förmåga att hantera kundgruppernas behov av transportmöjligheter
- Säkerhet – transportsystemets förmåga att minimera antalet omkomna och allvarligt skadade
- Miljö och hälsa – transportsystemets förmåga att minimera negativ påverkan på klimat, landskap och hälsa samt förmågan att främja den positiva utvecklingen av dessa.

Trimnings- och miljöåtgärder, underlagsrapport 2017:148

Prioriterade säkerhetsåtgärder, 1 400 miljoner kronor

Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder som syftar till att med mindre och effektiva åtgärder utveckla och förbättra transportsystemets funktion. Trafikverket aviserar satsningar på prioriterade säkerhetsåtgärder med 1 400 miljoner kronor. De åtgärder som nämns är automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK), anpassning av hastighetsgränser till vägnätets säkerhetsstandard, mötesseparering, korsningsåtgärder, attraktiva, säkra och funktionella vägmiljöer i tätort och vid genomfarter samt säkra passager för oskyddade trafikanter. Även åtgärder för att minska risken för olyckor till följd av djurpåkörningar ingår. Det finns inga specifika satsningar för MC- och mopedtrafiken under de kommande tio åren.

Det är mycket anmärkningsvärt att Trafikverket hela tiden skriver "biltrafik" när man samtidigt påtalar vikten om ett samhälle som är tillgängligt för alla. Genom denna skrivning exkluderar Trafikverket de som färdas på MC och moped, två färdmedel som bidrar till social inklusion och gör att människor kan ta sig till och från arbete och skola på ett kostnadseffektivt sätt.

I detta underlag finns ett mycket lovligt mål; år 2030 upplever minst 75 % av oskyddade trafikanter att transportsystemet är tryggt att använda och vistas i. Vilka oskyddade trafikanter som avses framgår inte så SMC förutsätter att det gäller alla. Samtidigt omfattar inte något av de förslag som presenteras för de kommande tio åren MC och moped. Många av de satsningar som föreslås kan leda till försämrad säkerhet tror inte SMC på detta. Här måste Trafikverket precisera hur man ska göra transportsystemet tryggt för dem som färdas på MC och moped för att nå trygghetsmålet.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Forskning och innovation, underlagsrapport 2017:153, 8 miljarder kronor

Trafikverket föreslår att följande forsknings- och innovationsområden prioriteras under 2018-2029: Omställningen till ett klimatanpassat och fossilfritt transportsystem, robust och säker infrastruktur i det digitaliserade samhället, ett effektivt och sammanhållet transportsystem för näringsliv och medborgare samt ett jämställt och inkluderande transportsystem för landsbygd och stad.

Det finns ingen prioritering av forskning och innovation för MC och moped. Det är en stor brist att Trafikverket inte utvärderar och forskar på detta område för att förändra krav och standarder, till exempel då det gäller räckan. Samtidigt som man avsätter 10 400 miljoner kronor för utbyggnad av räckan bedrivs ingen som helst forskning i Sverige för hur vi kan sänka de ökande dödstalen bland motorcyklister. Sverige har den absolut högsta andelen dödade på MC i räckesolyckor i västvärlden vilket bör vara en väckarklocka för regeringen. Det behövs också medel för att inkludera MC och moped klass I i Trafikverkets regelverk för vägar och gators utformning. Detta görs i andra länder vilket resulterar i sjunkande olyckstal. Det borde därför vara möjligt i Sverige om viljan finns.

Tillstånd och brister i transportsystemet, underlagsdokument 2017:154

Brister – hänsynsmålet Trafiksäkerhet

Målet för säkerhet inom vägtransportområdet preciseras i etappmålet att antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. De allvarligaste bristerna inom hänsynsmålet Trafiksäkerhet är enligt utredningen (utan inbördes rangordning):

- Minskningen av omkomna bilister på statliga vägar har stagnerat – för lite görs.
- Säkerheten för cyklister är oacceptabelt låg och riskerar att försämrats.

Motorcyklister och mopedister är inte prioriterade och därmed inte heller barn som färdas på MC och moped.

Vägarbeten

Under en tioårsperiod inträffade 51 dödsolyckor vid vägarbeten med sammanlagt 56 omkomna. Sex av de omkomna var vägarbetare. Underlaget berättar inte att nio motorcyklister dog vilket betyder att de som färdas på MC är överrepresenterade i dödsolyckor i samband med vägarbeten (*Dödsolyckor vid vägarbeten, En studie av trafikolyckor med dödlig utgång vid vägarbeten 2003-2013. Publikation 2014:128*). Det finns inga förslag på hur säkerheten kan öka för de som färdas på MC och moped vid vägarbeten.

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Dokumentet säger att systemutformarna saknar ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete, med åtgärder som långsiktigt leder till ett säkert vägtransportsystem. Trafikverket har fått ett uppdrag att leda samverkan mellan olika aktörer inom trafiksäkerhetsområdet väg. Forskning och innovation är helt central för att få fram effektiva åtgärder och nya innovativa lösningar för att nå ett framtida etappmål – ett mål som utnyttjar ny teknik. Tyvärr återfinns inget av detta i Nationell plan avseende motorcykel och moped.

Dokumentet klargör att prioriteringar inom ramen för nationell plan för transportsystemet har stor påverkan på möjligheten att utveckla trafiksäkerheten. Man beskriver att stora trafiksäkerhetsvinster gjorts när åtgärder för ökad tillgänglighet genomförts med beaktande av säker vägutformning och säkra fordon.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Även länsplanerna har stor påverkan. Detta är en oroväckande läsning för alla som arbetar för ökad MC-säkerhet eftersom motorcyklar och mopeder inte nämns överhuvudtaget i några projekt.

Minskningen av omkomna bilister på statliga vägar har stagnerat – för lite görs

Stagnationen av minskningen av antalet dödsolyckor kan observeras framför allt bland omkomna i personbil på statliga tvåfältsvägar med hastighetsgräns 70–90 km/tim. Antalet dödade vid singelolyckor har ökat, medan dödade vid mötes- och omkörningsolyckor är relativt konstant de senaste åren. Den stagnation som skett under senare år av antalet omkomna på statliga vägar riskerar att försvåra möjligheten att nå nuvarande etappmål för antalet omkomna och allvarligt skadade. Den beräknade effekten av mittseparerade vägar efter 2010 är mindre än fem personer per år på statliga vägar.

Dokumentet säger inget om hur utbyggnaden av räcken ökar skaderisken för oskyddade trafikanter. Dokumentet säger inget om att man ska ta hänsyn till oskyddade trafikanter i utbyggnaden. Dokumentet nämner inte att de oskyddade trafikanterna har en allt större del av de omkomna medan andelen bland de som färdas i bil sjunker eftersom planeringen av infrastruktur utgår från dem. Här uttalar också Trafikverket tydligt att man inte har några planer på att öka MC-säkerheten: *”Prioriteringar inom ramen för den nationella planen för transportsystemet har stor påverkan på möjligheten att komma till rätta med stagnationen av antalet omkomna bilister på statliga vägar. Länsplanerna har också stor påverkan.”*

Motorcykeltrafik utgör fortfarande ett stort trafiksäkerhetsproblem

Underlagsdokumentet nämner att nästan 40 personer omkommer årligen i motorcykelolyckor, de flesta på det statliga vägnätet. Man konstaterar att skyddsanordningar är utformade för bilar och passar sämre för motorcyklister samt att motorcyklisters säkerhet även påverkas av brister i god och förutsägbar friktion. Vidare förklarar man att forskning och innovation är helt central för att få fram fakta om effektiva åtgärder och på det sättet stödja olika aktörer inom området.

Allt detta är väl känt. Däremot finns ingen som helst förklaring hur utredaren kommit fram till följande: *”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.”*

Det går alltså att förbättra utformning, underhåll, forskning, innovation mm för bilister, cyklister, fotgängare men inte för dem som färdas på MC och moped. SMC kontaktade utredaren som hänvisade till en annan författare och ändrade sig och förklarade att länsplanerna har måttlig påverkan.

Det verkar som att Trafikverket inte vill se att det finns en målkonflikt i gällande trafiksäkerhetsarbete; d v s att räcken med oskyddade stolpar placeras i vägens säkerhetszon vilket ökar skaderisken för motorcyklister. Tyvärr leder detta till att fler dödas i räckesolyckor än vad räckena räddar. Under 2015-2017 har 17 motorcyklister dödats i kollision med räcken. Enligt Trafikverkets beräkning räddas mindre än fem personer varje år.

Vilt- och renolyckor ligger på en hög nivå och ökar kraftigt

Antalet dödade motorcyklister i viltolyckor ökar och de som färdas på MC är klart överrepresenterade jämfört med andra trafikanter. Det är därför sorgligt att läsa att Trafikverket anser att viltstängsel har en måttlig påverkan på trafiksäkerhetsarbetet.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

En bidragande orsak till ökat antal allvarliga MC-olyckor med vilt kan vara att viltstängsel och förlåtande sidoområde ersätts med sidoräcke. Medan en åtgärd som ökar säkerheten för MC tas bort (viltstängsel) ersätts den med en åtgärd som istället ökar skaderisken (sidoräcke) vilket fördubblar skaderisken för MC. SMC är positiv till en ökad utbyggnad av viltstängsel.

Bilaga 2, Prioriterade brister och förslag till åtgärder per stråk, underlagsdokument 2017:165

Det finns inga nämnda brister eller förslag till åtgärder för stråken i Sverige då det gäller MC och moped. Där oskyddade trafikanter nämns avses cyklister och fotgängare. Trafikverket påtalar att drift och underhåll är eftersatt på GCM-vägar men säger inget om övriga vägar. Det finns många vägar där brister i underhåll leder till allvarliga MC-olyckor. Ett exempel är att löst grus på belagd väg leder till 600 MC-olyckor per år.

Namngivna investeringar, underlagsrapport 2007:158

Oskyddade trafikanter nämns ett antal gånger i dokumentet. Inte någonstans verkar Trafikverket avse några andra oskyddade trafikanter än cyklister och fotgängare. SMC tolkar detta som att det inte finns någon planerad investering/åtgärd som ökar säkerheten för de som färdas på motorcykel och moped klass I.

Cykel – Ett underlag till åtgärdsplaneringen för 2018-2029, underlagsrapport 2017:161

Detta är ett mycket bra underlag som tydliggör hur cykelfrågor hänger samman och behandlas i planeringen för utveckling av transportsystemet på såväl nationell som regional och kommunal nivå. Det hade varit underbart om Trafikverket tagit fram motsvarande underlag för övriga oskyddade trafikanter. Det handlar om en halv miljon MC- och mopedägare. En ökad användning av MC och moped bidrar också till minskad trängsel och ökad framkomlighet.

Trafikverket påtalar att det är viktigt framöver för drift och underhåll att identifiera gemensamma standardnivåer för olika delar av infrastrukturen så att cyklisterna inte märker skillnader i väghållningen utifrån organisatoriska eller administrativa gränser. Detta faktum bör gälla övriga oskyddade trafikanter. Varje år sker 600 MC-olyckor på grund av grus och gruset vilket ofta beror på brister i drift och underhåll.

Utifrån ett alltmer systematiskt arbete med att utveckla en ökad och säker cykling ökar kraven på att olika aktörers planering ”går hand i hand”. Det innebär exempelvis att den planering som staten gör i nationell plan och i länsplaner åtminstone delvis behöver ta sin utgångspunkt i de regionala cykelplaner som tagits och kommer att tas fram. SMC efterlyser ett startdatum för när detta ska ske även för motorcykel och moped och ser fram emot samverkan med Trafikverkets regioner och kommunerna i detta arbete.

SMC har under ett antal år försökt få ändringar i Standardbeskrivning drift och lyckats med några. SMC är glada för att Trafikverket är beredda att ändra krav för att tillgodose behov hos cyklisterna. SMC är samtidigt förvånade över att man inte är beredd att se över och överväga eventuella förändringar av gällande standardkrav för andra oskyddade trafikanter.

Det är väldigt bra att satsningar görs för ökad och säker cykling. Däremot får inte satsningar göras som innebär försämrade säkerhet för andra oskyddade trafikanter, d v s de som färdas på MC och moped. Det är uppenbart redan nu att det finns målkonflikter, något som Trafikverket inte beskriver i något underlag.

Samlade effektbedömningar

Inte i någon av de samlade effektbedömningarna finns motorcyklar och mopeder med, varken i funktionsmål eller hänsynsmål. Däremot anges gång och cykel.

ATK, ASV003

Trots att satsningen på ATK inte är samhällsekonomiskt lönsam föreslås en fortsatt satsning på utbyggnad av dessa. Från ett MC-perspektiv är det viktigt att inte ATK placeras på ett sätt som gör att skaderisken ökar för dem som färdas på motorcykel och moped. Särskilt viktigt är detta i kurvor där sju av tio singelolyckor med dödlig utgång på tvåhjulig MC sker.

Mötesseparerad väg och höjd hastighetsgräns, ASV004

För en motorcyklist visar statistik att skaderisken är lägre om man krockar med en bil. Risken att dödas fördubblas om man krockar med ett betongräcke och tredubblas vid en kollision med ett w-balk/vajerräcke (*Clay Gabler*). Från ett MC-perspektiv är satsningen negativ.

Utredningen säger att satsning på mötesseparering är det tveksamt om den är samhällsekonomiskt lönsam. Vårt att notera är att satsningen endast ska förhindra mötesolyckor, inte minska singelolyckor. Det finns alltså inget mål att minska antalet dödade och svårt skadade motorcyklister i singelolyckor på dessa vägar.

För SMC är det förvånansvärt att det inte görs någon samhällsekonomisk analys av räckesutbyggnaden. Ännu mer förvånande är att Trafikverket fortsätter att undvika att ta upp den världsunikt höga dödligheten i Sverige bland MC-förare i underlaget och även i målkonflikter. Man nämner istället att cyklister inte kan färdas på dessa vägar. Här måste regeringen reagera och kräva säkrare vägar för alla motorcyklister.

Under 1.5 Syfte står att "Åtgärden syftar till att förhindra mötesolyckor på vägar med hastighetsgräns över 80 km/h och därmed att rädda liv. Åtgärden möjliggör (ibland i kombination med vissa åtgärder i sidoområdet på vägen) hög hastighetsgräns vilket ger god framkomlighet och god säkerhet."

Det framgår inte om Trafikverket har för avsikt att montera släta räckan utan oskyddade stolpar som är godkända utifrån Tekniskt specifikation och därmed säkrare för MC överallt. Det framgår inte heller om åtgärderna i sidoområdet är att rensa dem från hinder eller att installera ett sidoräcke 0,35 m från vägbanan. Det finns ingen diskussion om krav på säkerhetszon utan hinder mellan vägbanan och mitt- respektive sidoräcke trots att det är väl känt att val av räcke, sidoområdesåtgärd och på vilket avstånd mitt- och sidoräckan placeras kan betyda liv eller död för en motorcyklist.

SMC ifrågasätter om "2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader" verkligen stämmer? Det är nämligen bättre för en motorcyklist att krocka med en bil jämfört med ett betongräcke då risken fördubblas. Risken att dödas är tre gånger högre jämfört med en kollision med bil om räckan har oskyddade stolpar, w-balk och vajerräcke. Risken att dödas är 27,7 gånger högre för en motorcyklist jämfört med en bilist att dödas i kollision med räcke (*baserat på Trafikverkets djupstudier och 1000 fordon i trafik*).

SMC står till regeringens förfogande i arbetet med att öka säkerheten för alla som färdas på motorcykel i Sverige.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

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

Bilaga 1. Synpunkter på Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Skickat till Trafikverket 23 februari 2017 efter infomöte om Nationell Plan.

Bilaga 2. SMC Remissvar Nationell Plan Region Mitt

Bilaga 3. SMC Remissvar Nationell Plan Region Norr

Bilaga 4. SMC Remissvar Nationell Plan Region Stockholm

Bilaga 5. SMC Remissvar Nationell Plan Region Väst

Bilaga 6. SMC Remissvar Nationell Plan Region Öst

Bilaga 7. SMC Remissvar Nationell Plan Region Syd

