

Till

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, N2015/4305/TIF

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister SMC har inte fått remissen men väljer självklart att svara på den. Planering av infrastruktur och transporter har mycket stor betydelse för alla som färdas på motorcykel och moped i Sverige. SMC vill än en gång poängtera vikten av att vår organisation bjuds in att besvara alla slags remisser som rör dem färdas på motorcyklar i Sverige.

Sammanfattande kommentar

SMC konstaterar att Trafikverket och regionerna bortser från två av fyra oskyddade trafikantgrupper i underlaget, nämligen förare och passagerare på motorcyklar och mopeder. Inga åtgärder är planerade och budgeterade för ökad MC-säkerhet under de kommande tio åren, vilket tyvärr är en upprepning av tidigare underlag. SMC ber regeringen att uppmana Trafikverket att komplettera underlaget med åtgärder riktade mot MC- och mopedförare. Det bör klart framgå vilka planer som finns och vilka medel som är avsatta för ökad MC-och mopedsäkerhet.

Det är inte acceptabelt att Trafikverket inte avsätter en enda krona på ett prioriterat område för att nå etappmålet 2020, nämligen säkrare vägar och gator för motorcyklister och mopeder. Det stämmer inte överens med innehållet i Nollvisionen och ”The safe system approach”.

SMC ber i remissvaret regeringen om hjälp med räckesfrågan. Det handlar dels om att samla in och sprida kunskap om konsekvenser av räckesolyckor och motorcyklister, dels om att få svar på frågan om hur regeringens prioriterade åtgärder i ”Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet m.m. (Diarienummer: rskr. 2012/13:119)avseende motorcyklister och räcken tillgodosetts. SMC behöver också hjälp i frågan om att få ett nationellt ställningstagande avseende att få framföra motorcykel i kollektivkörfaält.

Sammanfattningen är en konklusion av remissunderlagets olika delar. Nedan besvaras detta del för del.

Regeringens uppdrag

”En grundläggande utgångspunkt för uppdraget är att infrastrukturen – som en väsentlig del av transportsystemet – ska planeras, utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att uppfylla transportpolitikens övergripande mål är regeringens bedömning att tillgängligheten på sikt måste utvecklas inom ramen för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor och på ett sätt som bidrar till att miljö kvalitetsmålen nås och till ökad hälsa. Därutöver ska ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, vara vägledande.”

Det går inte att nå målen i Nollvisionen om man hela tiden bortser från vissa trafikantgrupper och skapar en vägmiljö enbart för dem som färdas i personbil. Då arbetar man helt enkelt inte utifrån Nollvisionen för alla trafikanter utan bara för vissa.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

SMC konstaterar att tyvärr har Trafikverket ännu en gång inte inkluderat förare och passagerare på motorcyklar och mopeder i planeringsunderlaget. Det finns inga planer eller budgeterade medel för MC/moped-säkerhet i någon form.

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

Oavsett vilken riktning Trafikverket redovisar saknas en plan som inrymmer alla oskyddade trafikanter, även motorcyklister och mopeder. Den åtgärd som diskuteras för ökad trafiksäkerhet, mittseparering, inrymmer inte något som tyder på att de räcken som används ska vara säkra för alla trafikanter. Det finns inget i texten som tyder på att Trafikverket har för avsikt att ersätta sidoräcken med förlåtande sidoområden. Detta är en stor brist eftersom motorcyklister är överrepresenterade i dödsolyckor mot vägräcken (1). Den räckesutformning som väljs av väghållaren samt dess placering har avgörande betydelse för både olycks- och skaderisk hos motorcyklister. Därför måste all räckesutbyggnad (både mitt- och sidoräcken) utgå från de trafikanter som löper störst risk att dödas i en kollision. SMC tolkar underlagen som att detta inte är planerat i Sverige under de kommande tio åren. Det har inte heller ingått sedan 1998 då räckesutbyggnaden tog fart på allvar.

Trafikverket påtalar i dokumentet att man har en viktig roll i utvecklingen av de regionala och lokala transportsystemen. Runt om i hela världen diskuterar regeringar och väghållare hur man kan stimulera användningen av motorcyklar och mopeder för att öka framkomlighet och minska trängsel i storstäderna. Ett exempel är att öppna bussfiler för motorcyklar. SMC har väntat åtta år på ett ställningstagande från Trafikverket om hur man ser på möjligheten att få köra motorcykel i kollektivkörfält i Sverige. Vi har fortfarande inte fått svar trots mängder av påminnelser. Trafikverket har en viktig roll och måste ta ett ansvar så att Nollvisionens **alla delar** omfattar alla trafikantgrupper, även motorcyklister och mopeder.

En enkätundersökning genomfördes sommaren 2015 bland motorcyklister i Stockholm (10). Den visar att rätten att köra i bussfil är den åtgärd som rankas allra högst för ökad säkerhet av MC-förarna. Därför är det oerhört viktigt att väghållare och samhällsplanerare inkluderar **alla** transportslag och **alla oskyddade trafikanter**, även förare och passagerare på motorcykel och moped, i diskussioner om att förbättra framkomligheten i tätorter. Det är något som även beslutats i EU-parlamentets rapport "Report on the implementation of the 2011 White Paper on Transport: taking stock and the way forward towards sustainable mobility (2): *"Stresses that powered two-wheelers (motorcycles, scooters and mopeds) and, increasingly, e-powered two- and three-wheelers play a significant role in sustainable mobility, especially in urban areas where they contribute to tackling congestion and parking problems as well as providing a solution for small logistics; insists, therefore, that the specific design and afferent benefits of these vehicles should be adequately taken into account and reflected in EU transport legislation and guidelines."*

Omvärldsanalys och internationellt perspektiv

Redan 2008 fastställde världens ledande MC-expertter vid OECD:s konferens vikten av att inkludera motorcyklar och mopeder i transportpolitik och all planering av infrastuktur.: *"It is a fundamental motorcycle safety requirement that, by default, PTWs should have a place in overall transport policy and infrastructure policy/management (3).* Det finns ingenting i omvärldsanalysen och i det internationella perspektivet som rör motorcyklar och mopeder. Trafikverket har under flera år haft en medarbetare som deltagit i framtagandet av OECD/ITF-rapporten "Improving safety for motorcycle, scooter and moped riders". Rapporten publicerades hösten 2015 och innehåller ett avsnitt om infrastruktur som inte beaktats.



Andra länder som inkluderat motorcyklar och mopeder i transportpolitiska planer kan visa att åtgärderna leder till minskade dödsolyckor. I norska Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 (4) radas en mängd åtgärder upp för att minska olyckstalen bland MC- och mopedförare. Det handlar om att stödja fortbildning för MC-förare, en översyn av körkortsålder för A1, översyn av kursplan för A-körkortet, årliga MC-dagar som arrangeras av Statens Vegvesen runt om i Norge, revidera handboken för MC-säkerhet som riktar sig till alla som arbetar med planering, utformning, drift och underhåll av vägar i Norge, skapa expertteam riktade mot unga förare samt färdigställa en MC- och mopedstrategi. Utöver detta pekar man i den nationella strategin för säkerhet ut behovet av särskilda polisiära insatser bland motorcyklister med extremt beteende. Det handlar om kontroller och åtgärder riktade direkt mot målgruppen. I Sverige saknas allt detta liksom en budget för de olika åtgärderna.

Ett annat exempel är Storbritannien som i den första MC-strategin 2005 (5) genom ett officiellt ställningstagande lade grunden för att man nu öppnat kollektivkörväg för motorcyklar och mopeder i hela UK. Arbetet fortsätter i allt fler städer eftersom detta leder till både ökad framkomlighet och ökad säkerhet bland MC- och mopedförarna. I den senaste versionen (6) pekar man också ut behovet av god utbildning som en grundläggande faktor för MC-säkerhet.

Australiska Austroads publicerade nyligen utredningen "Improving the Performance of Safe System Infrastructure" (11). Här påtalar man skillnaden mellan traditionellt trafiksäkerhetsarbete och hur man ska arbeta utifrån Safe System approach, som utgår från Nollvisionen. Några punkter som man lyfter fram för alla trafikanter är: förlåtande vägmiljö och sidoområden för att minska skaderisk och krockvåld vid kollisioner, väghållare och vägutformare har ett ansvar för trafiksäkerheten genom att utforma vägarna så att de klarar mänskliga misstag och alla nya vägar ska eliminera risken att dödas och skadas. Skriften innehåller ett särskilt avsnitt om MC-säkerhet där man lyfter fram åtgärder som att separera MC från övrig trafik, tillåta MC i bussfiler, skapa förutsägbara vägar och linjeföring, förbättrad friktion, MC-vänliga räcken, ökad hastighetsefterlevnad och polisövervakning av andra trafikbrott. Allt detta saknas helt i planen.

Sverige saknar en gemensam syn på MC-säkerhet mellan myndigheter och andra aktörer. Tyvärr bidrar detta till att Sverige halkar efter resten av Europa och världen. När säkerheten ökar för MC- och mopedförare i andra länder utgår Sverige från en infrastrukturåtgärd för alla trafikanter: mittseparering där räckets standard utgår från personbil. Det är inte tillräckligt för att minska dödsolyckor på MC.

Ett annat exempel är frågan om att få köra MC i bussfiler. Trafikverket har åtta år efter att man lovade ett besked, inte besvarat vilken ståndpunkt den statliga väghållaren har i frågan om den allra viktigaste frågan för MC-förarna i Stockholm – att få köra MC i kollektivkörväg. **Detta är en fråga där SMC behöver hjälp från regeringen att få ett besked.**

Regionala systemanalyser – en vägledning. "Vad är problemet – egentligen? Och vad vill vi åstadkomma?"

I detta avsnitt saknas helt betydelsen av ökad användning av tvåhjuliga motorfordon för minskad trängsel och ökad framkomlighet i storstäderna. Det finns ingen diskussion om åtgärder för att öka MC- och mopedanvändningen samt åtgärder för att öka säkerheten för dem som färdas på moped och motorcykel, till exempel att öppna kollektivkörväg för motorcyklar. Många pendlar dagligen med motorcykel i Sverige, framförallt i storstäderna. I enkätundersökningen bland motorcyklister i Stockholm framkom att pendling var det vanligaste användningsområdet för motorcykeln. Orsakerna att man pendlar med MC var främst att man spar tid och slipper stå i kö (10).



I underlaget har man tittat på restider men än en gång uteslutit motorcyklar och mopeder. SMC har flera gånger genomfört mobilitetstester i Stockholm där restid jämförts mellan olika transportslag. Både Trafikverket och SKL har bjudits in till dessa tester. SMC har skickat artiklar och resultat till SKL och Trafikverket om detta. SMC har skickat studier till Trafikverket från andra länder som visar på restidsvinster om fler väljer att köra motorcykel eller moped istället för personbil. Tyvärr har Trafikverket valt att utesluta motorcyklar och mopeder i hela underlaget, även när det gäller regionala systemanalyser. Detta är ännu en anledning att återremittera förslaget till Trafikverket och begära en komplettering där man inkluderar MC och moped.

Underlaget saknar en diskussion om val av mittseparering utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv där räckets livslängd och skaderisk för oskyddade trafikanter ingår. Idag väljer entreprenören, inte väghållaren, billigast möjliga räck vid investering, utan några som helst tankar på MC-säkerhet. Denna del bör återremitteras till Trafikverket och kompletteras med val av utformning och räck utifrån de oskyddade trafikanterna.

SMC Jönköping träffade nyligen Trafikverket inför ombyggnad av väg 195. Eftersom det inte färdas mer än 100 motorcyklister per dag finns inget kvar i VGU att ställa krav på släta räck. Beslut om att bygga om vägen togs dessutom innan nya VGU trädde i kraft, därför ställs krav enligt tidigare specifikation och inte på släta räck. Vajerräck kommer att användas som mittseparering för att de är billigast att köpa in. Dessutom framfördes att de är enklare att reparera. Detta gör den statliga väghållaren trots att man vet att vajerräck med sina oskyddade stolpar ökar skaderisken för oskyddade trafikanter.

SMC konstaterar alltså att en mängd faktorer är viktigare än trafiksäkerhet. Ekonomi är viktigare än ökad säkerhet för oskyddade trafikanter i räcketolyckor. Enkelhet vid reparationer är viktigare än säkerhet.

Vid en rad möten vi haft framkommer att Trafikverkets anställda som arbetar med planering och utformning av vägar samt ansvarar för beställning inte känner till att 58 motorcyklister omkommit i räcketolyckor sedan 2000 samt att de flesta olyckor sker på Europavägarna. Trafikverkets anställda som ska ansvara för MC-säkerhet vid planering, utformning och beställning har inte fått kännedom om de mycket allvarliga skador som finns i STRADA och djupstudierna. Man känner inte till att kroppar delas i ett antal delar vid räcketkollisioner mitt i semestertrafiken.

SMC ber därför regeringen om hjälp att samla och sprida kunskapen. Det kan till exempel ske genom att oberoende forskare och konsulter får i uppdrag att sammanställa de skador som MC-förare och passagerare fått vid räcketkollisioner. Det bör gälla olyckor med såväl allvarligt skadade som dödade. Underlaget bör delges alla som arbetar med vägfrågor.

Transportpolitisk måluppfyllelse – Nuläge och förväntad utveckling

I detta dokument nämns motorcyklister och mopeder inom begreppet oskyddade trafikanter. Tyvärr förs inget ytterligare resonemang, till exempel om ökad användning av MC och moped för ökad framkomlighet och minskad trängsel, om trafiksäkerhetsåtgärder för andra oskyddade trafikanter än de som cyklar och går och liknande. De senaste åren har försäljningen av motorcyklar och mopeder ökat liksom antalet utfärdade körkort för AM, A1, A2 och A.

Motorcyklar och mopeder är undantagna från trängselskatt. Motorcyklar och mopeder har hittills parkerat gratis. Motorcyklar omfattas av nya avgasreningskrav från 1 januari 2016. Det kommer mängder av motorcyklar och mopeder som drivs av el. Motorcyklar och mopeder kommer att vara en självklar del av framtidens hållbara städer. Allt fler väljer att pendla med MC och moped för att spara tid och pengar.



SMC anser att det är en rättighet att kunna köra motorcykel och moped säkert – inte bara att gå och cykla som dokumentet påstår. Genom utbyggnaden av 2+1-vägar har säkerheten för de som färdas på moped klass I faktiskt minskat. Räckesolyckor med dödlig utgång är betydligt högre bland MC-förare jämfört med dem som färdas i personbil. En majoritet av svenska MC-förare som dör i räckesolyckor gör det på TENT-vägarna som ska vara säkrast för trafikanterna. Därför går det inte att undanta motorcyklar och mopeder i underlag som handlar om transportpolitisk måluppfyllelse. SMC anser att förslaget ska återremitteras till Trafikverket för en komplettering där motorcyklar och mopeder inkluderas.

Utvecklingsbehov trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler

Det finns sannolikt ingen trafikantgrupp som har större behov av en god vägmiljö än de som färdas på två hjul, det vill säga motorcyklar, mopeder och trampcyklar. Enligt STRADA har minst 22 procent av de allvarligt skadade på motorcykel utanför tätort kört omkull på löst grus. SMC och Trafikverket vet att motorcyklister och mopedister skadas på grund av spill, blödande asfalt, grus från snabellagning och stödremсор, hala plattor som används vid vägarbeten, vägräcken, stolpar och annat i vägmiljön där väghållaren har möjlighet att minska såväl olycks- som skaderisk.

I förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket framgår att myndigheten ska utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet och ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser. Tyvärr har Trafikverket av någon anledning valt att utesluta motorcyklar och mopeder från detta. Det är inte acceptabelt med tanke på att motorcyklister varje år dödas och skadas allvarligt till följd av brister i vägmiljön. De förbättringar som planeras och genomförs på landsvägar görs ensidigt för dem som färdas i personbil. SMC anser därför att underlaget ska återremitteras till Trafikverket för att komplettera underlaget med dessa prognoser.

Tidigare plan 2014-2025

Den 20 december 2012 gav regeringen Trafikverket ett "Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet m.m. (Diarienummer: rskr. 2012/13:119). Under Prioriterade åtgärder stod följande:

*"Regeringen anser att begränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential att bidra till ökad transportpolitisk måluppfyllelse. Trafikverket ska därför planera för ökat genomförande av förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur med fokus på kapacitet och kvalitet, t ex trimnings-, miljö trafiksäkerhets-, eller bärighetsåtgärder. Detta kan ske genom exempelvis mittseparering av vägar eller miljöåtgärder. **Planeringen ska ske med beaktande av förutsättningar och behov i den omgivande miljön samt hos oskyddade trafikanter, vilket även inbegriper förare av motorfordon på två hjul**".*

SMC har efterlyst hur mittseparering och sidoområdesåtgärder planeras utifrån motorcyklister och mopedister. Den första frågan ställdes 29 augusti 2014, det sista mailet angående frågan skickades 9 november. Ärendets diarienummer är TRV 2014/64821.

Regeringen gav Trafikverket ett tydligt uppdrag i december 2012 som Trafikverket valt att inte besvara. **SMC ber därför regeringen om hjälp att få ett svar i frågan om hur säkerheten hos dem som färdas på motorcykel och moped beaktas vid ombyggnad av väg i frågan om mitseparering och val av sidoområdesåtgärder.**



Borlänge den 19 februari 2016

För Sveriges MotorCyklister

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

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

Källor

1. Definition av ett säkert räckes för motorcyklister, Nordqvist/Fredriksson/Wenäll, 2015
2. Final report from the workshop on Motorcycling safety held in Lillehammer 10-11 juni 2008
3. Report on the implementation of the 2011 White Paper on Transport: taking stock and the way forward towards sustainable mobility (2), Wim van de Camp, 2015
4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 Statens Vegvesen m fl, 2014
5. The Government's Motorcycling Strategy, Department for Transport, 2005
6. Working Together to Build a Safer Road System British Road Safety Statement, Department for Transport, 2015
7. Mobilitetstest Stockholm och Europa 2014 <http://www.svmc.se/smc/Nyheter/Spar-tid-och-pengar-kor-MC/>
8. The unpredicted rise of motorcycles: A cost benefit analysis, Pierre Kopp Sorbonne 2011
9. Commuting by motorcycle; impact analysis, FEBIAC 2011
10. Om MC-användning I Stockholm, enkätundersökning, Nordqvist och Görtz, 2015
11. Improving the Performance of Safe System Infrastructure, Final Report, Austroads Research Report AP-R498-15

