



Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar från Sveriges Motorcyklister (SMC) till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, LI2025/01587.

1. Inledning

Sveriges MotorCyklister (SMC) tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037. SMC är en rikstäckande ideell organisation som företräder motorcyklister i Sverige och som bedriver ett långsiktigt arbete för ökad trafiksäkerhet, hållbar mobilitet och ett transportsystem som är utformat med hänsyn till alla trafikantgrupperns olika behov och förutsättningar.

SMC välkomnar planens övergripande ambitioner att stärka drift, underhåll och trafiksäkerhet i transportsystemet. Samtidigt konstaterar vi att motorcyklister – trots att de utgör en av de mest utsatta trafikantgrupperna – inte behandlas tillräckligt systematiskt eller tydligt i planens analyser, prioriteringar och uppföljning. Avsaknaden av ett tydligt motorcykelperspektiv riskerar att försvaga planens möjligheter att fullt ut bidra till Nollvisionens mål samt till de trafiksäkerhetsåtaganden som Sverige har gjort nationellt och inom EU.

Mot denna bakgrund lämnar SMC detta remissvar i syfte att tydliggöra identifierade brister i planförslaget ur ett motorcykel- och trafiksäkerhetsperspektiv. SMC vill lämna konkreta och evidensbaserade förbättringsförslag och bidra till att stärka Trafikverkets möjligheter att nå Nollvisionen och skapa ett säkert transportsystem för alla trafikanter.

2. Övergripande bedömning av planen

SMC bedömer att förslaget till nationell plan i huvudsak är utformat med biltrafikens och järnvägens behov som norm. Oskyddade trafikanter behandlas främst i form av gång- och cykeltrafik, medan motorcyklar i stor utsträckning implicit inkluderas i kategorin övrig motorfordonstrafik. Detta innebär att motorcyklisters särskilda förutsättningar och riskbild inte synliggörs i tillräcklig omfattning i planens analys, prioriteringar och uppföljning.

Detta är problematiskt eftersom motorcyklister:

- har en väsentligt annorlunda riskprofil än bilister,
- i hög grad är utsatta för singelolyckor som ofta är kopplade till vägens utformning och skick,



- påverkas direkt av infrastrukturens funktion när det gäller om en olycka inträffar och vilken skadegrad den får.

SMC vill särskilt framhålla att planens genomförandetakt och prioriteringar är avgörande för dess faktiska trafiksäkerhetseffekt. För motorcyklister – liksom för andra trafikanter – innebär ett långsamt åtgärdstempo och kvarstående brister i vägnätet en förhöjd risk i vardagstrafiken. Motorcyklister är ofta den trafikantgrupp som tidigast påverkas av försämrade vägstandard, exempelvis genom låg friktion, löst material eller ojämn beläggning. Förhållanden som för biltrafiken kan uppfattas som komfortrelaterade kan för motorcyklister innebära en omedelbar olycksrisk.

Mot denna bakgrund anser SMC att planen behöver kompletteras så att motorcyklister behandlas som en egen trafikantgrupp i analys, prioritering och uppföljning. Ett sådant förtydligande är nödvändigt för att säkerställa att planens åtgärder får avsedd effekt och bidrar till ett säkert, robust och inkluderande transportsystem.

3. Trafiksäkerhet och Nollvisionen – motorcyklister måste inkluderas fullt ut

Trafikverket anger Nollvisionen som en grundläggande utgångspunkt för den nationella planen. SMC konstaterar samtidigt att denna ambition inte fullt ut omsätts när det gäller motorcyklisters trafiksäkerhet. I planförslaget saknas i dag:

- specifika mål för att minska dödlighet och allvarliga skador bland motorcyklister,
- indikatorer som möjliggör systematisk uppföljning av MC-säkerhet,
- tydligt definierade åtgärdsinriktningar riktade mot MC-specifika risker.

Motorcyklister är kraftigt överrepresenterade i dödsolycksstatistiken i förhållande till sitt trafikarbete. Detta är ett välkänt och återkommande mönster i Trafikverkets egna analyser, men återspeglas inte i tillräcklig grad i planens prioriteringar, styrning och uppföljning. Avsaknaden av ett tydligt MC-perspektiv riskerar därmed att begränsa planens samlade trafiksäkerhetseffekt.

Mot denna bakgrund anser SMC att Trafikverket bör:

1. införa motorcykel som egen kategori i trafiksäkerhetsstyrningen,
2. ta fram nationella mål och indikatorer för MC-säkerhet,
3. säkerställa att alla trafiksäkerhetsåtgärder konsekvensbedöms ur ett motorcykelperspektiv,
4. integrera motorcyklar tydligare i arbetet med Safe System-ansatsen.



Nollvisionen bygger på principen att transportsystemet ska anpassas efter människans sårbarhet och de misstag som kan uppstå i trafiken. För motorcyklister innebär detta att faktorer som vägytans skick, friktion, räckesutformning och sidoområden ofta är avgörande för både olycksrisk och skadeutfall. Om dessa aspekter inte prioriteras riskerar Nollvisionen att tillämpas selektivt, vilket strider mot dess grundläggande intention.

SMC vill även understryka att prioriteringar inom ramen för den nationella planen inte ensidigt bör baseras på samhällsekonomiska kalkyler. Trafiksäkerhetsåtgärder som riktar sig till sårbara trafikanter kan ha mycket stor effekt på skadeutfall och dödlighet, även om dessa effekter inte alltid fullt ut fångas i traditionella kalkylmodeller. I linje med Nollvisionens principer bör därför systemets utformning och funktion ges företräde framför strikt optimering utifrån beräknad samhällsekonomisk lönsamhet. För motorcyklister, där en singelolycka ofta får mycket allvarliga konsekvenser, är detta särskilt angeläget.

4. Drift och underhåll – vägfriktion och rullgrus som systemrisk

SMC välkomnar att förslaget till nationell plan tydligare betonar betydelsen av drift och underhåll i transportsystemet. Samtidigt konstaterar vi att frågor som rör vägfriktion, rullgrus och löst material inte behandlas med den tydlighet som krävs utifrån de trafiksäkerhetsrisker de innebär, särskilt för motorcyklister.

Tillgänglig forskning visar att rullgrus och andra föroreningar på vägytan kan halvera friktionen, att mycket korta sträckor med låg friktion kan vara tillräckliga för att utlösa olyckor samt att motorcykelolyckor ofta inträffar under perioden efter avslutat vinterunderhåll. För motorcyklister, som saknar den stabilitet och skydd som fyrhjuliga fordon har, innebär detta att vägytans tillstånd i praktiken är avgörande för möjligheten att färdas säkert.

SMC anser därför att drift- och underhållsåtgärder behöver utformas och följas upp med ett tydligare motorcykelperspektiv. Detta innebär bland annat att friktionskrav i drift- och underhållskontrakt behöver anpassas så att de tar hänsyn till motorcyklisters behov, att uppföljningen av grusupptagning och efterarbete skärps samt att lagningar och beläggningsarbeten inte lämnar kvar löst material på vägytan. Vidare behöver rutiner för sanering av dieselspill och andra föroreningar utvecklas så att dessa risker kan åtgärdas snabbt och effektivt.

För motorcyklister är låg friktion inte en fråga om komfort eller framkomlighet, utan om en direkt livsfara. Åtgärder inom drift och underhåll är i detta sammanhang ofta bland de mest kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder som finns, eftersom de kan genomföras relativt snabbt och ge omedelbar effekt utan behov av omfattande investeringar.

SMC vill också särskilt betona att tempo och genomförandekraft i drift- och underhållsarbetet är avgörande för trafiksäkerheten. Fördröjda insatser innebär att kända brister får kvarstå under längre tid, vilket ökar olycksrisken, särskilt för trafikanter som är direkt beroende av



väggytans kvalitet. För motorcyklister kan exempelvis kvarliggande rullgrus, temporära lagningar eller försämrade friktion snabbt skapa situationer där säker körning inte längre är möjlig. I dessa fall handlar det inte om gradvisa försämringar, utan om akuta risker med potentiellt mycket allvarliga konsekvenser.

Mot denna bakgrund anser SMC att åtgärder inom drift och underhåll med dokumenterad trafiksäkerhetseffekt bör ges hög prioritet tidigt i planperioden, att identifierade brister i vägytan ska åtgärdas skyndsamt och utan onödiga tidsförskjutningar samt att genomförandetakt bör betraktas som en integrerad del av trafiksäkerhetsstyrningen – inte enbart som en budget- eller planeringsfråga.

5. Infrastrukturutformning – MC-säkerhet i alla skeden

SMC konstaterar att förslaget till nationell plan innehåller betydande investeringar i väginfrastruktur, men att motorcyklisters särskilda säkerhetsbehov inte i tillräcklig utsträckning beaktas i frågor som rör vägens fysiska utformning. Erfarenhet och olycksanalys visar att motorcyklister är särskilt känsliga för hur infrastrukturen utformas, eftersom små avvikelser i vägytans kvalitet eller vägens sidoområden kan få oproportionerligt stora konsekvenser vid en olycka.

MC-perspektivet saknas i dag ofta vid utformning och val av räcken, i hanteringen av sidoområden och vägkanter, vid val av beläggning samt i utformningen av kurvor och övergångar. För motorcyklister kan exempelvis räcken som är utformade för att skydda biltrafik innebära en avsevärt ökad skaderisk vid avåkning, medan bristfälligt utformade sidoområden eller ojämn beläggning kan utlösa singelolyckor även vid låg hastighet. Kurvutformning och beläggningens friktionsegenskaper är i detta sammanhang särskilt kritiska, eftersom motorcyklar är beroende av stabilt väggrepp och förutsägbara förhållanden för att kunna framföras säkert.

SMC anser därför att motorcyklisters säkerhet behöver integreras mer systematiskt i hela processen för planering, projektering och genomförande av väginfrastruktur. Detta innebär att Trafikverket bör införa krav på MC-vänliga räcken där riskanalys visar att sådana åtgärder är motiverade, samt säkerställa att ny- och ombyggnadsprojekt föregås av konsekvensanalyser som tydligt belyser effekterna för motorcyklister. Vidare bör val av beläggningar i större utsträckning baseras på långsiktig friktionsstabilitet och slitstyrka, snarare än enbart initiala kostnads- eller livscykelberäkningar.

Internationell forskning och erfarenheter från EU-finansierade projekt visar tydligt att anpassad infrastruktur kan minska både olycksfrekvens och skadegrad för motorcyklister. Åtgärder som integreras tidigt i planering och projektering är dessutom betydligt mer kostnadseffektiva än efterhandsåtgärder som vidtas först efter inträffade olyckor. Genom att systematiskt beakta MC-säkerhet i alla skeden av infrastrukturutvecklingen kan Trafikverket



både stärka trafiksäkerheten och säkerställa att investeringar i vägnätet ger maximal nytta för alla trafikantgrupper.

6. Klimat och mobilitet – motorcyklar som del av lösningen

SMC konstaterar att motorcyklar endast behandlas marginellt i planens analyser av klimatpåverkan, mobilitet och framkomlighet. Detta är anmärkningsvärt, eftersom motorcyklar har egenskaper som gör dem särskilt relevanta i arbetet med att utveckla ett mer hållbart och effektivt transportsystem. Motorcyklar är yteffektiva, bidrar till minskad trängsel och har en hög potential för elektrifiering, vilket gör dem till ett relevant komplement till både biltrafik och kollektivtrafik – särskilt i tätorter.

Genom att i huvudsak fokusera på personbil, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik riskerar planen att förbise motorcyklarnas potential att bidra till både minskade utsläpp och förbättrad framkomlighet. I ett transportsystem med begränsat utrymme och ökande efterfrågan på mobilitet kan motorcyklar, rätt integrerade, utgöra ett kostnadseffektivt sätt att minska trängsel och därmed även indirekta utsläpp.

SMC anser därför att motorcyklar bör erkännas som ett strategiskt transportslag i den övergripande mobilitetsplaneringen. Detta innebär att motorcyklar behöver inkluderas i Trafikverkets analyser av trängsel, kapacitet och framkomlighet, samt att deras roll i transportsystemet synliggörs i planens styrning och uppföljning. En sådan inkludering är också nödvändig för att säkerställa att åtgärder och investeringar inte utformas på ett sätt som oavsiktligt missgynnar motorcyklister eller begränsar deras bidrag till ett mer effektivt transportsystem.

Vidare behöver infrastrukturen anpassas till en ökande andel elektrifierade motorcyklar. SMC anser att planeringen av laddinfrastruktur i större utsträckning bör ta hänsyn till eldrivna motorcyklars tekniska förutsättningar och användningsmönster, exempelvis när det gäller placering, tillgänglighet och utformning av laddpunkter. Utan en sådan anpassning riskerar elektrifieringen av motorcyklar att hämmas, trots dess potential att bidra till minskade utsläpp.

EU:s mobilitetsstrategier och inriktningar betonar vikten av en mångfald av transportslag för att uppnå både klimatmål och ett robust transportsystem. Att inte integrera motorcyklar i detta arbete innebär att Sverige riskerar att gå miste om ett kostnadseffektivt verktyg för klimatomställning och förbättrad framkomlighet, särskilt i urbana miljöer där utrymme och kapacitet är begränsade.

7. Samverkan, forskning och internationella ramverk

SMC ser positivt på att Trafikverket i den nationella planen betonar vikten av kunskap, innovation och ett mer kunskapsbaserat arbetssätt. För att trafiksäkerhetsarbetet ska få



avsedd effekt är det dock avgörande att denna ambition också omsätts i praktiken genom tydligare kopplingar mellan forskning, internationella ramverk och det operativa arbetet i vägsystemet.

SMC anser att motorcyklisters trafiksäkerhet i högre grad bör kopplas till pågående forskning och internationella samarbeten. Inom ramen för såväl europeiska forskningsinitiativ som internationell best practice finns ett omfattande kunskapsunderlag kring Safe System-ansatsen, Vision Zero och utformning av infrastruktur för sårbara trafikanter. Denna kunskap behöver i större utsträckning tillämpas även på motorcyklar, som i dag ofta hamnar utanför det systematiska trafiksäkerhetsarbetet trots sin höga riskexponering.

Ett effektivt och långsiktigt trafiksäkerhetsarbete förutsätter vidare löpande dialog och samverkan med aktörer som representerar olika trafikantgrupper. För att åtgärder ska få avsedd effekt krävs att planering, genomförande och uppföljning inte enbart baseras på övergripande trafikflödesdata och olycksstatistik, utan också på användarnas faktiska erfarenheter av vägsystemets funktion och brister. Detta gäller i synnerhet för motorcyklister, där olyckor ofta är kopplade till specifika förhållanden i vägytan, temporära åtgärder eller utformningsdetaljer som inte alltid fångas i traditionella analyser.

Som företrädare för motorcyklister bidrar SMC med fördjupad kunskap om olycksmönster för MC, praktiska erfarenheter av risker kopplade till vägfriktion, beläggning och driftåtgärder samt underlag som kan komplettera och nyansera befintliga analysmetoder. SMC anser att denna typ av kompetens bör tas tillvara på ett mer systematiskt sätt i Trafikverkets arbete, särskilt i frågor som rör drift och underhåll, trafiksäker utformning av väginfrastrukturen samt uppföljning av genomförda åtgärder.

Genom att tydligare integrera forskning, internationella ramverk och strukturerad samverkan med berörda aktörer kan Trafikverket stärka planens genomförandekraft och säkerställa att trafiksäkerhetsarbetet vilar på en bred och evidensbaserad grund. Detta är en förutsättning för att uppnå ett transportsystem som är säkert, robust och inkluderande för alla trafikantgrupper.

8. Innovation och initiativ som räddar liv – styrande vägmarkeringar i kurvor

SMC vill särskilt lyfta behovet av att i den nationella planen tydligare ta tillvara kostnadseffektiva och beprövade innovationer som har potential att ge stora trafiksäkerhetsvinster på kort tid. Ett sådant initiativ är införandet av styrande vägmarkeringar i kurvor, en åtgärd som direkt adresserar en av de vanligaste olyckstyperna för motorcyklister.

Dagens vägmarkeringar i kurvor kan i många fall utvecklas för att bli mer vägledande och synliga, särskilt i komplexa eller olycksdrabbade sträckor. För motorcyklister är ett korrekt spårval i kurvor avgörande för att upprätthålla stabilitet, sikt och kontroll. Tydligare och



styrande markeringar bidrar till att föraren väljer ett säkrare körspår, vilket i sin tur minskar risken för singelolyckor, avåkningar och mötesolyckor.

Metoden har utvecklats och testats i flera europeiska länder, bland annat i Österrike, där utvärderingar visat att antalet motorcykelolyckor minskat med upp till 80 procent på vägsnitt där styrande markeringar införts. Liknande positiva resultat har noterats i ytterligare europeiska länder, däribland Tyskland, och systemet har uppmärksammats av internationella trafiksäkerhetsorganisationer som ett framgångsrikt och innovativt initiativ.

Utöver den vägledande funktionen har markeringarna en yta med hög friktion, vilket ytterligare förbättrar grepp och stabilitet för motorcyklar, särskilt vid lutning i kurvor och vid varierande väderförhållanden. Detta gör åtgärden särskilt relevant ur ett motorcykelperspektiv, där vägytans friktion är en avgörande säkerhetsfaktor.

SMC vill understryka att styrande vägmarkeringar är en enkel och kostnadseffektiv åtgärd. Införandet kräver inga större ingrepp i infrastrukturen och kan genomföras inom ramen för ordinarie drift- och underhållsåtgärder. Den samhällsekonomiska nyttan är därmed hög i förhållande till kostnaden, särskilt med tanke på den stora potentialen att förebygga allvarliga olyckor.

Åtgärden bidrar dessutom till sekundära effekter som är i linje med planens klimat- och miljöambitioner. När kurvor körs lugnare och mer förutsägbart minskar både buller och utsläpp, vilket gynnar såväl trafikanter som närboende.

Mot denna bakgrund anser SMC att Trafikverket bör initiera pilotprojekt och successivt införa styrande vägmarkeringar på utvalda olycksdrabbade sträckor, särskilt på vägar med många kurvor och hög andel motorcykeltrafik. Ett sådant initiativ skulle ligga helt i linje med Nollvisionens principer, Trafikverkets ansvar för ett säkert vägsystem och planens uttalade ambition att ta tillvara innovationer som räddar liv.

9. Sammanfattande rekommendationer

Mot bakgrund av de synpunkter som redovisats i detta remissvar uppmanar SMC Trafikverket att i den nationella planen för transportinfrastruktur tydligare och mer systematiskt integrera motorcyklister i det övergripande trafiksäkerhetsarbetet. För att planen fullt ut ska bidra till Nollvisionens mål krävs att motorcyklister behandlas som en egen och tydligt definierad trafikantgrupp i såväl analys, prioritering som uppföljning.

SMC anser att drift och underhåll av väginfrastrukturen behöver ges en ännu starkare och mer konsekvent prioritet ur ett motorcykelperspektiv. Vägytans skick, friktion och förekomst av löst material är avgörande faktorer för motorcyklisters säkerhet och bör därför utgöra centrala utgångspunkter i både planering och genomförande. Likaså behöver infrastrukturens



utformning, inklusive räcken, sidoområden, beläggningar och kurvutformning, anpassas så att den i större utsträckning bidrar till att minska olycksrisk och skadegrad för motorcyklister.

Vidare anser SMC att motorcyklar bör erkännas som en relevant del av framtidens hållbara mobilitet. Genom sin yteffektivitet, potential att minska trängsel och goda förutsättningar för elektrifiering kan motorcyklar bidra till såväl klimatomställning som förbättrad framkomlighet, särskilt i tätorter. För att denna potential ska tas tillvara behöver motorcyklar inkluderas tydligare i Trafikverkets analyser av mobilitet, kapacitet och klimatpåverkan.

Avslutningsvis vill SMC betona vikten av att den nationella planen innehåller tydliga mål, indikatorer och uppföljningsstrukturer för motorcyklisters trafiksäkerhet. Det är samtidigt avgörande att planens prioriteringar och genomförandetakt står i rimlig proportion till de faktiska trafiksäkerhetsbehoven i vägsystemet, särskilt för sårbara trafikanter. Åtgärder med dokumenterad trafiksäkerhetseffekt bör inte fördröjas av planerings- eller kalkylmässiga skäl, utan genomföras i den takt som krävs för att uppnå verkliga och varaktiga säkerhetsvinster.

10. Avslutande kommentar

SMC vill avslutningsvis betona att detta remissvar lämnas i en tydligt samverkande anda. Vi delar Trafikverkets ambition att utveckla ett transportsystem som är säkert, hållbart och effektivt, och ser den nationella planen som ett centralt verktyg för att nå dessa mål.

För att planen fullt ut ska få avsedd effekt krävs dock att samtliga trafikantgrupper inkluderas på ett systematiskt, konsekvent och evidensbaserat sätt i såväl analys som genomförande och uppföljning. Motorcyklisters trafiksäkerhet behöver i detta sammanhang ges en tydligare plats, i linje med Nollvisionens grundprinciper och Sveriges långsiktiga trafiksäkerhetsåtaganden.

SMC ser fram emot fortsatt dialog och ett fördjupat samarbete i det fortsatta arbetet med den nationella planen och står till förfogande med kunskap, erfarenhet och underlag som kan bidra till ett säkrare vägsystem för alla trafikanter.

För Sveriges Motorcyklister,

Roger Berzell
Generalsekreterare
Tel: 073-154 43 90
roger.berzell@svmc.se

Dominique Faymonville
Politisk sekreterare
Tel: 073-669 69 94
dominique.faymonville@svmc.se