



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Stockholm 2017-11-30

Remissvar gällande Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, N2017/05430/TIF

Motormännens Riksförbund är, med cirka 100 000 medlemmar, Sveriges största konsumentorganisation för trafikanter. Motormännen arbetar på medlemmarnas uppdrag för en hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet.

Satsningar på järnvägsunderhåll välkomnas, måste också innehålla möjligheter till smarta byten

Regeringen har valt att avsätta en betydande del av de medel som tillförs infrastrukturen under planperioden till underhåll av järnvägssystemet. Motormännen ifrågasätter inte behovet av ett kraftigt ökat underhåll av befintlig järnväg. Järnvägen måste komma tillbaka till en hög förmåga att leverera transporttjänster och återuppbygga förtroendet som ett hållbart och realistiskt alternativ för transporter. En hög leveranssäkerhet, punktlighet och robusthet i järnvägssystemet behöver också kompletteras med en ökad satsning på smidiga övergångar från vägtrafik i form av buss, bil och cykel. Här framkommer ett växande behov av infartsparkeringar och cykelparkeringar i stationsnära lägen.

Trafiksäkerhetshöjande och samhällsekonomiskt lönsamt vägunderhåll kräver ytterligare medel

De förutsättningar som har givits Trafikverket av regeringen, begränsar på ett mycket olyckligt sätt myndighetens möjligheter att investera i nödvändigt underhåll av väginfrastrukturen. Anslaget till underhåll av väg höjs med endast 7 procent för planperioden, att jämföra med den anslagsökning på 15 procent som Trafikverket har begärt och bedömer kommer att krävas för att standarden på hela vägnätet ska kunna hållas på dagens nivå. I minst 13 (!) olika avsnitt i rapporten *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029* går att läsa att tillståndet på det mer glest trafikerade vägnätet kommer att försämrats under planperioden. Detta får beskrivas som ett sorgetecken, att en export- och transportberoende nation med Sveriges långa avstånd, inte kan garantera ens dagens låga nivå på vägnätet i glesbygd under de kommande tolv åren.

Motormännen har genom årligen återkommande vägkvalitetsundersökningar visat att vägkvaliteten är betydligt sämre i glesbygds- och skogslänen.¹ De mål om ökad jämlikhet mellan olika grupper i samhället och mellan boende i stad och glesbygd som formuleras, framstår som mycket svåra att uppnå. Detsamma gäller utvecklingen för trafiksäkerheten, ojämlikheter i trafiksäkerhet mellan tätbefolkade och glesbefolkade områden kommer att öka ytterligare. Nollvisionsarbetet löper allvarlig risk att avstanna. Den vanligaste dödsolyckan i vägtrafiken är en singelolycka med bil på det lågtrafikerade vägnätet med en hastighetsbegränsning på 70–90 km/h (vanligast är 70 km/h).² Dessa förhållanden talar emot vad Trafikverket anför i *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029* om åtgärder på det högre trafikerade vägnätet³.

¹ <https://www.motormannen.se/resa-med-bil/bila-i-sverige/vaegkvaliteten-i-sverige/>

² Risken att dö i trafiken är 4,3 gånger högre i Norrbottens län än i Stockholms län. Trafikanalys, Vägtrafikskador 2016.

³ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, s. 144.

I planen beskriver Trafikverket vidare ett flertal andra negativa konsekvenser av att låta väginfrastrukturen ytterligare förfalla. Kostnaderna för senarelagd underhåll ökar, kostnaderna för samhället i stort ökar med långsammare transporter och tillgängligheten till jobb och arbetskraft minskar. Allmänheten kan vänta sig högre kostnader för drivmedel, fordonsslitage och reservdelar. Kultur- och miljövärden riskerar att gå förlorade samtidigt som utvecklingen mot lägre koldioxidutsläpp motverkas. Sammantaget måste vi framhålla Trafikverkets egen analys:

Resultatet från analyserna för belagd väg visar att det skulle ge en högre samhällsnytta per satsad krona att använda sig av en högre budget för belagd väg än den som föreslås i åtgärdsplanen.⁴

För ett robust vägtrafiksystem i Stockholmsregionen är Östlig förbindelse nödvändig

Trafikverket väljer att utan någon utförlig motivering planera för ett avslut av förberedelserna för Östlig förbindelse. Motormännen måste starkt ifrågasätta beslutet. Östlig förbindelse är en förutsättning för att ett mer robust transportsystem ska kunna skapas i Stockholmsregionen och i Mälardalen. Ett mycket stort antal bostäder planeras genom Sverigeförhandlingens dialoger med Stockholms kranskommuner i länets södra och östra delar liksom i Stockholms stads södra delar. Hur de ska kunna byggas och hur dess invånares behov av transporter ska tillgodoses i det idag mycket störningskänsliga trafikläget i och kring Stockholm är höljt i dunkel. I dagens situation är transportsystemet kring Stockholm extremt känsligt. Redan mycket små störningar, så som en stillastående bil eller mindre olycka, kan snabbt orsaka långa köer och avstängningar i Södra eller Norra länken liksom på Essingeleden, situationer som skapar enorma kostnader för näringsliv, hushåll och samhället i stort.

Om Trafikverket menar allvar med att arbeta för ett robust transportsystem, måste såväl bil- som buss- och lastbilstrafik kunna välja mellan olika vägar runt huvudstadens av geografiska och miljömässiga skäl komplicerade kärna. Det framstår som ett osedvanligt underutnyttjande av samhällets resurser att inte gå vidare med planeringen för en Östlig förbindelse runt Stockholm. Självklart behöver en sådan satsning kompletteras med en kraftigt utbyggd kollektivtrafik, ett område där Sverigeförhandlingen har visat sig ta sitt regeringsuppdrag på betydligt större allvar än för den för hela samhället så viktiga delen som behandlar Östlig förbindelse.

E20 Stockholm–Göteborg

Motormännen välkomnar målsättningen att hela E20 i sträckningen från Göteborg till Stockholm kommer att vara mötesseparerad vid planperiodens slut men beklagar naturligtvis att en förbifart Alingsås inte ryms i planen. Under mycket lång tid har Motormännen arbetat för att den kortaste vägen mellan rikets två största städer inte ska vara förknippad med öknamnet "Dödens väg".

För säkerhet och samhällsekonomi hade sannolikt en fyrfilig motorvägslösning varit det mest framgångsrika. Den hårt belastade och för störningar känsliga vägen över Jönköping behöver kunna avlastas. Tung trafik får vintertid ofta allvarliga problem i den så kallade Göteborgsbacken på RV40 väster om Jönköping. Återkommande rapporteras om allvarliga trafikolyckor och stora störningar i trafiken på grund av tunga fordon som antingen orsakar olyckor på vägen ned eller stopp på vägen upp för backarna. En utbyggd E20 utgör därför en viktig del i ett mer robust och säkrare vägtrafiksystem för samhällsviktiga transporter.

Övrigt om säker framkomlighet

Trafikverket pekar på en rad trimningsåtgärder som ska förbättra trafiksäkerhet och bidra till att Nollvisionens delmål uppnås under planperioden. Samtidigt visar man att en samlad bild av tillståndet på viktiga delar av vägtrafikanläggningen saknas. Det gäller delar som till exempel viltstängsel, sidoområden och räcken.⁵ Här finns stor potential och Motormännen menar att större vikt måste

⁴ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, s. 221.

⁵ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, s. 110.

läggas vid kartläggning och åtgärd av ett antal för trafiksäkerheten på Europa-, riks-, och länsvägnätet ytterst viktiga faktorer. Dessa är:

- Var viltstängsel kan göra mest nytta. Motormännen har tidigare uppmärksammat att 50 procent av viltolyckorna inträffar på 4 procent av vägnätet.⁶
- Feldoserade och nypande kurvor bidrar till en stor mängd trafikolyckor varje år och är en av flera orsaker till att singelolycka med bil på det glest trafikerade vägnätet med hastighetsbegränsning på 70–90 km/h är den vanligaste dödsolyckan i trafiken. Sådana feldoserade och nypande kurvor behöver inventeras omgående och skyltas tydligt med varningsskyltar. Bristerna behöver sedan naturligtvis åtgärdas så snart möjligt och senast i samband med planerat belägningsunderhåll.
- Sidoområden samt felaktiga och felplacerade räcken behöver inventeras och åtgärdas. Sidoräcken får inte bli en ersättning för säkra sidoområden. För såväl bil som MC är det mest trafiksäkra ett sidoområde där träd, stenar, stolpar, brunnar och liknande hinder är avlägsnade eller för alla trafikanter förlåtande utformade. Sidoområdesröjning är också viktigt för att fordonsförare ska upptäcka framspringande vilt i så god tid som möjligt. Det är av yttersta vikt att de sido- och mitträcken som inte kan undvikas är korrekt monterade och av rätt höjd för att inte förvärra följderna av en avåkning. För säkerheten för motorcyklister är underkörningsskydd och mer förlåtande räckesutformning av yttersta vikt.
- Mitträffling och kanträffling som genom ett oljud uppmärksammar fordonsföraren på att denna är på väg att lämna körbanan utgör viktiga komplement till eller i stället för räcken och kan med fördel nyttjas i betydligt högre grad för att höja trafiksäkerhetsstandarden på det mindre trafikerade vägnätet.
- Behov av förstärkta och breddade vägrenar finns på många stället i vägnätet. Dessa platser behöver inventeras och åtgärdas. Långa fordon, lastbilar med tillkopplade släp och bussar behöver ha bärig vägren att använda vid många kurvor för att inte tvingas skära genom mötande körfält genom kurvan. Åtgärden minskar på ett påtagligt sätt risken för mötesolyckor i kurvorna.
- Bygg omkörningskörfält i glesbygd. Metoden har använts med framgång i ett flertal andra länder, bland annat i Australien och Norge. Utmed befintliga vägar i landsbygden kan med fördel omkörningskörfält byggas, med jämna men inte allt för täta, mellanrum. Dessa skyltas sedan upp i god tid i förväg. Åtgärden har visat sig avsevärt minska risken för farliga och onödiga omkörningar av främst tunga fordon. Förare av bakomliggande fordon uppmärksammas på att säker omkörning kan genomföras om ett par mil och väntar då med omkörningen. Byggnationen av omkörningskörfälten blir kostnadseffektiv då de kan läggas på mark som redan är bebyggd med väg och i glesbygd där markpriserna är låga.
- Avfasad asfaltskant vid beläggning. Asfaltskanten fasas av till en lämplig lutning med hjälp av en plåt som är fäst på maskinen som lägger ut asfalten. Åtgärden har visat effektiv för att undvika allvarliga olyckor då en personbils högra hjul kommit utanför asfaltskanten och föraren sedan förlorar kontrollen över fordonet då hen försöker att styra upp bilen på vägen igen. Förhållandet gäller naturligtvis också för motorcyklister. Åtgärden innebär påtaglig vägsäkerhetsförbättring till minimal kostnad.
- Cyklister och gående behöver beaktas i samband med mittseparering av vägar. Mittseparerade vägar är av största vikt för hög trafiksäkerhet och framkomlighet. Men de får inte utgöra barriärer mellan orter för dem som kan och vill cykla och gå. Behov av cykel- och gångbana utmed samt över eller under mötesseparerade vägar behöver utredas och åtgärdas. Självklart måste möjligheten att gå och cykla mellan mindre samhällen eller enskilda bostäder tas med i planeringen av nya mötessepareringar.

⁶ Tidningen Motor, nr 8, 2016

74-tonsekipage (BK4), möjligheter och hot

Trafikverket bedömer att betydande medel (upp till 16,3 miljarder kronor) kommer att behöva avsättas för bärighetssäkring av broar och vägar för att dessa ska klara ny maximal vikt för fordonskombinationer, 74 ton (BK4). Motormännens ser förvisso fördelarna med att en tyngre bärighetsklass kan införas. Det ger möjlighet till att transportera mer gods med färre fordon och därmed förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet, lägre axeltryck och därmed lägre förslitning av vägbana och vägkropp, lägre drivmedelsförbrukning och därmed utsläpp per tonkilometer. Men när betydande medel av anslaget för vägunderhåll dedicerats till att höja maximal bärighet på ett tusental broar och andra vägsträckor är det medel som tas från nödvändigt vägunderhåll och trafiksäkerhetsarbete och som inte kommer personbilstrafiken till gagn. För landets över 4 miljoner personbilägare gör det naturligtvis ingen skillnad om bron de färdas över bär 65 eller 74 ton. De medel som krävs för att säkra det så kallade BK4-vägnätet bör tillföras underhållsbudgeten som extra medel. Det är rimligt att godstransportsektorn står för i vilket fall betydande delar av dessa medel. Sveriges privatbilar betalar redan idag mer än dubbelt så mycket som vägtrafiken kostar samhället.⁷

Hållbar utveckling

Försök med elvägar, där en helt eller delvis eldriven lastbil kan hämta ström under färd från en luftledare eller en ledare i vägbanan, kommer att fortsätta och utvecklas under planperioden. Utvecklingen mot elektrifierade fordon är intressant och viktig. Sverige ligger dock långt efter till exempel Norge vad gäller introduktionstakten av elektrifierade fordon i fordonsflottan.

Utökad forskning och innovation mot elektrifierade vägar och fordon som kan använda eltillförseln är viktig och angelägen. Trafikverket bör initiera och tillsammans med fordonsbranschen och akademien ta fram modeller för hur också personbilstrafiken ska kunna dra nytta av elvägarnas fördelar.

Rastplatser, bör kompletteras med laddinfrastruktur

Rastplatserna är av stor betydelse för trafiksäkerheten och tillgängligheten i hela Sverige. Möjligheten att stanna och tryggt ta en paus på någon av de närmare 300 rastplatserna utnyttjas av tusentals bilister varje dygn. Motormännens vägombud inventerar varje sommar nästan samtliga Trafikverkets rastplatser och bedömer dem utifrån faktorer såsom säkerhet, trivsel, skötsel, och underhåll. På senare år har allt fler rastplatser stängts bland annat på grund av skadegörelse och otillåtna bosättningar. En förnyad och förstärkt satsning på underhåll och trygghetsskapande åtgärder på landets rastplatser är nödvändig. Tömningsplatser för det ökade antalet husbilars toalettsystem är viktiga liksom tillgången till snabbbladdningsstolpar för elbilar.

Motormännens Riksförbund



Leif Naurin
Stf VD



Carl Zeidlitz
Trafiksäkerhetsansvarig

⁷ VTI 2016, SAMKOST 2.