

Till

[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

## Remissvar I 202002739 Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037 från Sveriges MotorCyklister

Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att svara på Inriktningsunderlaget. SMC svarar enbart om den del som rör väg.

Sammanfattningsvis håller SMC med Trafikverket om att

- Det saknas betydande medel till att möta underhållsbehovet på väg och det är viktigt att beslutsfattarna tar signalerna från Trafikverket på allvar och tillskjuter nödvändiga medel.
- Underhållet har varit eftersatt en lång tid och det är väl känt att Trafikverket på grund av bristande resurser fått skjuta underhållsskulden framför sig.
- Samtidigt ökar befolkningen och trafikmängden vilket ökar behovet av underhåll ytterligare.
- Då det gäller elektrifiering av fordonsflottan måste tvåhjuliga motorfordon inkluderas i sammanhanget på alla plan.
- Alla åtgärder som förbättrar för tvåhjuliga fordon även ökar trafiksäkerheten för andra trafikantgrupper – inkludera och öronmärk medel även för MC och moped.
- Inkludera alla tvåhjulingar i stadsmiljöavtalen, även MC och moped.
- Det inte är rimligt att nå klimatmålen genom kraftigt ökade kostnader för ägare av motorfordon som samtidigt förstärker motsättningarna mellan stad och landsbygd i vårt land.
- Det är inte acceptabelt att sänka hastigheten istället för att underhålla vägarna i hela landet.
- En inventering och utbyte av räcken och stolpar är viktigt för trafiksäkerheten
- Samarbete med polis och andra parter krävs för att minska dödade och svårt skadade som begår allvarliga trafikbrott.
- SMC föreslår att departementet väljer 12 års planperiod utifrån den stora underhållsskulden på vägarna och att vägarna försämras i en allt snabbare takt.
- SMC föreslår att allt som rör nya stambanor läggs utanför plan eftersom det inte finns medel till underhåll av befintlig väg och järnväg.
- Avslutningsvis konstaterar SMC att detta är ett dokument som i mycket hög grad präglas av den politiska majoriteten i Sverige.

SMC svarar på remissen under följande rubriker: Mer medel till underhåll; Trafiksäkerhet; Miljö; Övrigt.

### **MER MEDEL TILL UNDERHÅLL!**

#### **Öronmärk medel till det mindre vägnätet**

SMC håller med Trafikverket om att det regionala och lågtrafikerade vägarna har ett stort behov av modernisering och investeringar och att det saknas medel för att tillgodose dessa. Friktionen är viktig för alla men helt avgörande för de som färdas på tvåhjuliga fordon (cykel, moped och motorcykel). SMC ser ökade anslag till vägunderhåll som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd.

I var fjärde MC-olycka med en allvarlig skada utanför tätort har grus varit en bidragande orsak till olyckan (2). Beläggning som motsvarar kraven på sommarväg,

**Sveriges MotorCyklister**

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**

medvetna val av lagningsmetoder samt säkerställande att arbetet är korrekt utfört är några exempel som är avgörande för tvåhjulingarnas stabilitet och säkerhet och kan innebära skillnad mellan liv och död. Nästan alla SMC-medlemmar kör också bil där kostnader för glasskador fördubblats vilket bland annat beror på val av underhållsmetoder.

Det är inte rimligt att brister i underhåll ska leda till person- och fordonsskador. En miljard är enligt underlaget avsatt i planen för trafiksäkerhetshöjande åtgärder till det lågtrafikerade regionala vägnätet.

**SMC föreslår att** medel öronmärks av denna miljard för att öka säkerheten hos de oskyddade trafikanterna på MC och moped. SMC ser gärna att summan höjs då behovet är stort.

### **Kompetensförsörjning inom infrastruktur**

Detta är en viktig del i underlaget. SMC konstaterar att det saknas kunskap om MC och moped i många sammanhang och att dessa fordon därför förbises i transportplanering, trafikstrategier och liknande. Det finns därför behov av utbildning på området där SMC gärna deltar utifrån vår kompetens och erfarenheter. Det skulle ge effekt på samtliga områden som beskrivs i inriktningsunderlaget.

### **Ökade ramar till vägunderhåll**

164 miljarder finns avsatta i underlaget till vägunderhåll men behovet är större och underhållsskulden på väg är minus 23 miljarder. Vägnätet uppfyller inte alltid Trafikverkets underhållsstandard och spårdjupet har de senaste åren ökat med 30–50 procent, vilket innebär kortare livslängd och ökat behov av underhåll. Utvecklingen går snabbare utför än vad Trafikverket tidigare känt till. En sjunkande standard leder samtidigt till sänkta hastigheter och längre restider. Ingenstans i underlaget nämns att brister på vägarna faktiskt leder till såväl dödsolyckor och allvarligt skadade samt fordonsskador. Trafiksäkerheten bör vara den främsta orsaken till att tillgodse behovet av underhåll av vägarna. Att försämra standarden på en väg genom att inte tillgodose underhållsbehovet och istället sänka hastigheten är inte acceptabelt.

### **SMC håller inte med Trafikverket om att hastighetssänkningar är en kraftfull åtgärd i sammanhanget.**

Underhållsskulden gör att det saknas medel till nödvändiga reparationer och förstärkningar av bärighet. Underhållsskulden och resursbrist leder till val av metoder som inte är optimala för trafikanterna, särskilt inte de som färdas på fordon med två hjul. Några exempel är att det saknas resurser till att ställa krav på förstärkta stödremor och moderna lagningsmetoder utan lösgrus vilket ökar olycksrisken. Det saknas pengar till att sopa bort grus efter beläggningsarbeten. Avsaknad av medel resulterar tyvärr också i undermåliga vägreparationer som gång på gång måste göras om samtidigt som det innebär stora kostnader för fordonsägare och försäkringsbolag för person- och fordonsskador.

### **SMC håller med Trafikverket om att det finns ett stort behov av resurser för att upprätthålla en rimlig vägstandard i landet och att tillräckliga medel bör avsättas för detta. Denna fråga måste ha högsta prioritet om hela Sverige ska leva.**

Underlaget påtalar ett stort behov av underhåll av vägräcken. Samtidigt ersätts förlåtande sidoområden med sidoräcken. Både mitt- och sidoräcken får placeras nära vägen vilket resulterar i många påkörningar och därefter reparationer. Många räcken som står längs vägarna fyller ingen funktion längre och det finns även belysningsstolpar som inte fungerar. Detta är ett problem som Trafikverket påtalar under många år liksom behovet att åtgärda detta.



**SMC föreslår att ett inventerings- och utbytessystem av befintliga räcken påbörjas snarast.** Räcken som inte fyller någon funktion bör bytas ute eller tas bort. Vid val av sidoområdesåtgärder bör Trafikverket i regelverk utgå från att inga räcken ska sättas upp där räckets i sig är farligare än det som det ska skydda trafikanterna ifrån. Det kan vara ett sätt att minska de stora underhållskostnaderna för räcken.

## **TRAFIKSÄKERHET**

### **Glöm inte bort de oskyddade trafikanter**

Motorcyklar och moped nämns inte i inriktningsunderlaget och deras andel av resvaneundersökningen framgår inte. Den är väldigt liten, endast 0,2 procent. Andelen skulle kunna öka genom medvetna satsningar vilket skulle bidra till en positiv utveckling på en rad områden; minskad trängsel, minskade utsläpp och bättre framkomlighet. Underlaget föreslår att man ska kunna anpassa de möjliga trafikregleringarna till cykeltrafikens förutsättningar. Eftersom moped klass II använder samma vägar och GCM-banor får denna grupp av oskyddade trafikanter inte glömmas bort. Moped nämns överhuvudtaget inte då GCM-banor diskuteras i underlaget trots att de inte har någon alternativ väg att köra i många fall. De exempel som nämns som gäller halka för cyklister gäller i lika hög grad för förare och passagerare på MC och moped klass I och II.

**SMC föreslår att infrastrukturdepartementet poängterar att de som färdas på motorcykel, moped klass I och moped klass II omfattas av inriktningsunderlagets alla sammanhang, att dessa trafikanter också är oskyddade trafikanter samt att moped klass II ingår bland de fordon som ska framföras på GCM-väg.**

### **Tillgänglighet och jämställdhet kan öka om fler kör MC och moped**

MC och moped är den del av lösningen i tätortsområden med dessa fordon saknas tyvärr i de flesta sammanhang. MC och moped är fordon som är relativt billiga att köpa och äga och därför attraktivt för låginkomsttagare med transportbehov som inte kan tillgodoses på annat sätt än genom ett eget motordrivet fordon. Under pandemin har resande och försäljning av MC och moped ökat. Det regionala resandet (under tio mil) förväntas enligt underlaget öka med bilhär kan MC och moped vara smarta alternativ. Samtidigt förväntas en ökning av befolkningen, främst i tätort, med 16 procent.

Medvetna satsningar som avgiftsfria parkeringar för alla på två hjul, möjlighet att köra i kollektivkörfält samt undantag från broavgifter och trängselskatt kan öka användandet av motoriserade tvåhjulningar.

**SMC föreslår att departementet utreder hur användning av tvåhjuliga motorfordon kan vara en del av lösningen på transporter i tätorterna.** MC och moped bör alltid ingå i stadsmiljöavtalen, dels som en del av lösningen på trängsel, dels att säkerställa att förändringar i vägmiljön inte försämrar säkerheten för vissa oskyddade trafikanter.

### **Vägen till ett säkert system**

I underlaget beskrivs att yrkessjöfart och luftfart inte behöver ha samma fokus på etappmål då antalet dödade och skadade redan är på en låg nivå. Inom sjöfarten omkommer främst män som hade för hög alkoholhalt i blodet. Tyvärr sägs inget om att samma förhållande i högsta grad är aktuellt även i vägtrafiken. Bland dem som dödas på tvåhjulig MC saknar en tredjedel körkort och majoriteten av de körkortslösa är påverkade och kör ett olagligt fordon. Nästan alla är män. Problemet finns även bland förare av personbil, buss och lastbil (1).



**SMC föreslår att departementet tittar ytterligare på hur samarbetet kan intensifieras med polisen och andra parter för att hitta åtgärder och etappmål som kan minska antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken som saknar körkort, kör olagliga fordon och är påverkade av alkohol och/eller droger.** Detta förslag har även starkt stöd bland allmänheten som i Trafikverkets senaste enkätundersökning svarat att den viktigaste trafiksäkerhetsåtgärden är att inte köra rattfull.

### **Avgasemissioner från MC och moped**

Det totala koldioxidutsläppet var 15,45 miljoner ton under 2018. Av detta bidrog motorcyklar och mopeder med en halv procent vilket är en lika låg andel som under 2016, 80 000 ton. All MC- och mopedtrafik i Sverige under 2018 motsvarade 8 900 personer som flyger tur och retur Stockholm-Bangkok. Utsläppen från MC och moped har alltså inte ökat trots fler motorcyklar och mopeder i trafik och att antalet körda kilometer har fördubblats sedan 1990.

Utländska studier visar att om fler väljer att köra MC istället för bil skulle köer och avgasemissioner minska. Parkeringsplatserna skulle räcka till. Om motorcyklar dessutom får köra i bussfiler förbättras framkomligheten, körtiden kortas och koldioxidutsläppen sjunker ytterligare. Om 30 procent av bilisterna i Stockholm körde MC istället för bil skulle koldioxidutsläppen minska med drygt 9 000 ton koldioxid per år (2).

Motorcyklar och mopeder har också en rad andra fördelar när det gäller miljöpåverkan; de sliter mindre på vägarna jämfört med bil, de drar mindre bensin jämfört med bil, de återvinns i stort sett i sin helhet, de har en miljövänligare tillverkningsprocess jämfört med bilar, resor med MC och moped tar betydligt kortare tid jämfört med andra färdmedel i Stockholm visar SMC:s tester och MC/moped står inte still i köer på samma sätt som övriga fordon, vilket minskar utsläpp.

### **Elektrifieringen måste omfatta alla elfordon, även MC och moped**

För att uppnå en elektrifiering av fordonsflottan måste det vara enkelt att välja elektrifierade fordon. Tillgängligheten till laddinfrastruktur är viktig i hela landet. För SMC är det självklart att regeringens arbete omfattar alla fordon. Men, ingenstans i inriktningsunderlaget nämns MC och moped trots att detta är två fordon där elutvecklingen går snabbt. Prognoser framåt handlar enbart om nybilsförsäljning och en ökning av biltransporter med 27 procent.

Under corona-året 2020 har det sålts markant fler motorcyklar och mopeder än tidigare år. En växande andel är eldrivna, varannan såld moped i Stockholm är eldriven. Ingenstans nämns heller att ett sätt att minska utsläppen är om fler faktiskt väljer att köra mindre fordon, som MC och moped. Det bidrar samtidigt till minskad trängsel och förbättrad framkomlighet. Behovet av laddinfrastruktur är stort hos MC och moped som har mindre batterier än andra fordon. Motorcyklar och mopeder har mindre batterier än övriga fordon och behöver därför ladda fordonen oftare.

Regeringen har inrättat en Elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Just nu planeras en pilotsträcka för elväg som främst ska tillgodose laddning för tung trafik. SMC har i kontakter med Trafikverket framfört synpunkter på de försök med elvägar som pågår i Sverige och vilken vägtyp som är att föredra för oskyddade trafikanter på två hjul.

**SMC föreslår att infrastrukturdepartementet förtydligar att arbetet med elektrifiering av transportsektorn omfattar motorcyklar och moped klass I och II som drivs med el i diskussioner om laddning, laddinfrastruktur och elvägar. SMC och andra medlemsorganisationer deltar gärna i detta arbete.**



Det planerade pilotprojektet beräknas kosta 300 miljoner kronor och det handlar om 24 respektive 21 kilometer i vardera riktning. Varje kilometer kostar alltså drygt tolv miljoner kronor att elektrifiera. Under den senaste månaden har uttalanden gjorts från regeringen där man antar en elektrifiering av sammantaget 3 000 kilometer innan år 2035. Det motsvarar en kostnad om drygt 30 miljarder kronor! Det är enorma satsningar för el inom infrastrukturen varför beslut om att överhuvudtaget elektrifiera vägar måste övervägas noga liksom vilken typ av väg som ska väljas med hänsyn till alla trafikanter på våra vägar.

**SMC anser att det inte är rimligt att fordonsägarna i allmänhet ska betala en utbyggnad av elvägar genom ökade bränsleskatter och avgifter.**

### **Förnybara drivmedel**

Inriktningsunderlaget utgår från politiska beslut som slagit fast att Sverige ska vara ett föregångsland då det gäller utblandning av biodrivmedel i bränslet. Samtidigt kör vi fordon som är godkända för att säljas i hela EU/EES-området. Att införa krav på bränslereduktion med upp till 28 procent som enda land i EU kan innebära stora problem. Har fordonen testats med detta drivmedel? Kommer motorerna att klara av att köra med denna utblandning av biobränsle? Svaret är nej visar SMC:s kontakt med MC-och mopedtillverkarna. Det innebär att de svenska kraven blir ett handelshinder på den inre marknaden.

Det gör också att reparations- och underhållskostnaderna kan öka dramatiskt för ägare av alla fordon som inte är anpassade för denna typ av drivmedel.

**SMC föreslår att infrastrukturdepartementet följer Trafikverkets rekommendation och tar fram en strategi rörande biodrivmedel.** För SMC är det viktigt att allt som rör biodrivmedels-utblandning sker i samarbete med övriga länder i EU/EES så att Sverige inte bryter mot gällande principer inom den inre marknaden.

### **Minska vägtrafik genom att öka bränslepriset – nej tack**

Genom den årliga höjningen av bränsleskatten (2 procent), krav på ökad inblandning av biobränsle och fordon som är mer bränslesnåla så uppstår ett behov att öka skatt på bränsle. Trafikanterna kan se fram emot ett bränslepris som ökar med 85 procent. Siffran 50 kronor per liter har florerat i media sedan inriktningsunderlaget släpptes.

I stora delar av landet finns inget alternativ till ett eget fordon. Kollektivtrafik saknas och det är orimligt att tro att alla ska kunna tillgodose alla transporter överallt med buss, tåg, cykel och promenader. Det är en svår ekvation att minska transporterna samtidigt som befolkningen ökar. På landsbygden där behov av eget fordon är störst har också invånarna sämre ekonomi och därmed är möjligheten att köpa elbil mindre. Här är också laddinfrastrukturen sämst. De måste kompenseras men det finns inget förslag hur det ska ske i underlaget. Många människor bor också i skärgården längs Sveriges kuster. De är helt beroende av en egen båt och dessa är idag inte eldrivna.

Att höja bränslepriserna kommer att öka skillnaderna mellan stad och landsbygd, utarma glesbygden ytterligare och försämra tillgängligheten för större delen av Sverige med minst invånare. Motorcykel och moped klass I är fordon som också får sämre tillgänglighet med kraftigt ökade drivmedelspriser.

Redan idag betalar svenska ägare stora summor för att äga och köra fordon i form av fordonsskatt, drivmedelsskatt, moms och trafikförsäkringsskatt. Till detta kommer moms vid köp av fordon, reservdelar, tillbehör, service och reparationer.

**SMC anser att det inte är rimligt att svenska fordonsägare ska belastas med ytterligare skatter och avgifter för att klara de utmaningar som Trafikverket står inför.** Det som behöver prioriteras för fordonsägare är satsningar på vägunderbyggnaden i landet,

även på det mindre vägnätet, inte på elektrifiering av vägar för att möjliggöra laddning av tunga transporter.

## ÖVRIGT

### Styrmedel

Riksdagen har fastställt de transportpolitiska principerna, det vill säga det är användarna av transportsystemet (resenärer, transportköpare och transporttjänstleverantörer) som genom sina val bestämmer hur transportsystemet används.

Styrmedel ska utformas utifrån trafikens samhällsekonomiska kostnader, i relation till de transportpolitiska målen, så att systemet utnyttjas effektivt. SMC konstaterar att underlaget i stort sett endast handlar om styrmedel för att sänka trafikanternas hastighet.

### **SMC anser att Trafikverket inte ska föreslå åtgärder för det kommunala vägnätet i tätorter, det vill säga vilka hastigheter som ska gälla på deras vägar eftersom inriktningsunderlaget avser statliga vägar.**

Riksdagen har vid upprepade tillfällen avslagit förslag som innebär ägaransvar vid ATK-kameror då det inte är förenligt med svensk rättsmedvetenhet. Trafikverket fortsätter ändå att föreslå detta. SMC anser att förslag om utredning om sanktionsavgift vid hastighetsöverträdelse inte är relevant. Trots att Finland, UK och Nederländerna har detta system dödas och skadas färre i trafiken i Sverige. Länder som har sträck-ATK har inte heller färre dödade och skadade än i Sverige.

### **SMC föreslår att infrastrukturdepartementet bortser från förslag om införande av ägaransvar.**

Underlaget föreslår att polisen ska ersättas och kompletteras med trafiksäkerhetskontrollanter som kan utföra nykterhetskontroller och övervaka enklare trafikförseelser. Detta är ett förslag som SMC hoppas aldrig blir verklighet. Utifrån SMC:s årliga genomgångar av djupstudier av de som dödas på tvåhjulig MC vet vi att en den grupp som kör påverkade är en grupp som står vid sidan av lagen. De har inget körkort, de kör olagliga fordon, de kör utan skyddsutrustning och de är nästan alltid påverkade av alkohol, droger och olagliga läkemedel. Detta förhållande gäller även bland dem som kör personbil. När polisen genomför trafiksäkerhetskontroller uppdagar man dessutom ofta andra brott. Det är inte ovanligt att fordonsförare vägrar att stanna i kontroller. SMC anser därför inte att det är rimligt att ersätta poliser med kontrollanter. Det skulle vara mer kostnadseffektivt att låta polisen prioritera och punktmarkera de personer som förtjänar polisens uppmärksamhet.

En annan aspekt är rätts säkerheten. Det är polisens uppgift att utreda och beivra brott. Att köra utan körkort, påverkade av alkohol och/ eller droger eller köra vårdslöst i trafiken är brott som leder till åtal, böter eller fängelsestraff enligt straffrättsliga principer. Att ge kontrollanter detta mandat skulle påverka rättssäkerheten negativt i mycket hög grad.

### **SMC föreslår att infrastrukturdepartementet bortser från förslaget om trafiksäkerhetskontrollanter.**

### Forskning och innovation

Avsnittet beskriver behov av forskning och innovation för alla trafikslag. Även MC och moped är smarta alternativ för framtidens transporter. Man säger också att det finns potential att öka såväl graden som takten för införande av forskningsresultat och att investeringar i forskning och innovation är lägre i anläggningsbranschen jämfört med andra sektorer och vill ge ökade frihetsgrader att testa nya tekniska lösningar, material och metoder.



**SMC är positiv till utveckling på området, till exempel alternativ till dagens lagnings-metoder som medför ökad olycksrisk för oskyddade trafikanter så länge innovation och ökad grad av frihet inte inkräkta på säkerheten för trafikanterna.**

#### **Informations- och kunskapshöjande insatser**

230 miljoner kronor föreslås användas till informations- och kunskapshöjande insatser. Ett av områdena där bidrag ska delas ut handlar om att öka kunskapen om att äga och köra eldrivna fordon. SMC har, med egna medel, genomfört flera aktiviteter som till exempel 16 artiklar om att köpa, äga och köra elmotorcykel. SMC har också gjort en Hållbarhetsredovisning tillsammans med Svemo som även översatts till engelska.

**SMC hoppas att infrastrukturdepartementet anser att det arbete SMC genomfört på elsidan ska kunna vara en del av den fortsatta satsningen om att äga och köra eldrivna fordon.**

Ett annat område handlar om information om trafiksäkerhet till trafikanterna. SMC har genom våra medlemmar, vår medlemstidning, hemsida, fortbildning och sociala media en unik möjlighet att nå motorcyklister. Tidigare studie visar att det är inom MC-kollektivet som säkerhetsmedvetandet formas (5). SMC:s hela verksamhet genomsyras av att vi vill öka säkerheten för alla som färdas på motoriserad tvåhjulning på våra vägar. SMC lägger varje år 120 000 ideella timmar i direkt trafiksäkerhetsarbete för fortbildning av motorcyklister inom SMC School. På området där allvarliga trafikbrott leder till dödade och svårt skadade ger vi varje år ut en rapport baserad på förarnas körkortsinnehav (1).

**SMC hoppas att infrastrukturdepartementet anser att SMC:s arbete är en del av det som beskrivs i underlaget och att det arbete vi bedriver för ökad MC-och mopedsäkerhet ska omfattas av arbetet – även om SMC finansierar verksamheten genom medlemsintäkter och inte med statsbidrag.**

För Sveriges MotorCyklister

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

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

Källor:

1. [Allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade](#) – med fokus på tvåhjulig MC, SMC 2020
2. STRADA sjukvård/Trafikverket 2014-2019
3. [Hållbarhetsredovisning SMC och Svemo](#), 2018
4. [Road taxation and spending in the EU](#), CE Delft 2016
5. [Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet](#), SMC och NTF 2010

