

Synpunkter på förslag till Remiss om Förslag till länstransportplan för Västerbottens län 2022-2033,

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Länsplanen för Region Västerbotten. SMC representerar en halv miljon oskyddade trafikanter på motorcykel och moped i hela landet. Trafiksäkerhet vårt viktigaste område. Det viktigt att alla trafikanter tillgodoses i de viktiga transportplanerna för Sveriges 21 regioner. SMC har därför valt att läsa och besvara planen i Region Västerbotten.

Sammanfattningsvis konstaterar SMC att det finns en åtgärd som handlar om att öka säkerheten för dem som färdas på MC och moped i underlaget. Tvåhjuliga motorfordon kan bidra till förbättrad framkomlighet i regionen om pendling ökar med motorcykel och moped klass I och II på sträckor som är för långa för promenad och cykling och där kollektivtrafik saknas.

Nollvisionen

Sveriges riksdag beslutade 1997 att utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet skulle vara Nollvisionen, det vill säga att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken. Från Trafikverkets hemsida: *”Trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste transportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att olyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.”*

Den 1 september 2016 beslutade regeringen om en nystart av Nollvisionen med ett fokus på oskyddade trafikanter. Oskyddade trafikanter är enligt VGU: *”gående, cyklande, den som färdas på en moped eller motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i §1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276)”*.

Fakta om MC-och mopedolyckor

De flesta olyckorna med motorcyklar sker på det lågtrafikerade vägnätet. De vanligaste olycksplatserna är kurvor och korsningar. Det handlar om vägar som ingår i regionernas transportplaner. På vägar med hastighetsgräns 60-80 km dör och skadas flest allvarligt (1).

Drygt hälften av dem som dör på moped och en femtedel av de mopedister som skadas svårt gör det på det statliga vägnätet. Även här handlar det om det mindre och lågtrafikerade vägnätet (2).

Ett relativt nytt fordon är mopedbilen som ökat kraftigt och snabbt. Nationellt har mopedbilarna ökat med 312 %, i vissa kommuner med upp till 1500 % på tio års tid. Med ökat antal fordon har också olyckorna ökat, särskilt anmärkningsvärt bland mopedbilar där antalet olyckor sedan 2009 ökat med 900 %. 2019 skedde 10,6 olyckor/1000 fordon för mopedbilar. Här är det bra att regionen på sidan 25 tar upp möjligheten att låta mopeder köra på GCM-väg i ett fall(3).

Var fjärde allvarligt skadad motorcyklister uppger att grus varit en bidragande faktor (1). Ofta kommer gruset från mindre lagningsarbeten som förseglingar, snabellagningar och stödremor. Friktion är den viktigaste egenskapen för trafiksäkerhet. Friktion har en avgörande betydelse för alla tvåhjuliga fordon; cykel, moped och motorcykel. Här kan trafiksäkerheten öka mycket genom att sopa bort grus efter förbättringsarbeten och val av metoder.

I regeringens uppdrag till länsplaneupprättare framhävs etappmålet för trafiksäkerhet, som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras till år 2030.

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

Regeringsuppdrag till Trafikverket för att öka MC-säkerheten

Sommaren 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att öka trafiksäkerheten för motorcyklister på det statliga vägnätet, bland annat räcken.

Trafikverket redogjorde i en rapport som presenterades i början av november att man ska montera slätare räcken med underglidningsskydd på 140 platser, byta ut vägmärken i kurvor, skapa handledning för vägghållare och entreprenörer för arbetet med de regionala vägarna, inleda en dialog med länsplaneupprättarna för att skapa ett ekonomiskt utrymme för fysiska åtgärder på det regionala vägnätet och ta fram en långsiktig plan och underlag om MC-säkerhet under 2022 (4).

Just nu pågår arbete runt om i landets 21 regioner där regionala transportplaner ska tas fram för perioden 2022-2033. För SMC är det viktigt att ta del av underlagen för att se hur regionerna planerat utifrån Trafikverkets svar till regeringen. Det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet omfattar MC under den kommande tolvårsperioden. Om MC-perspektivet saknas i regionernas transportplaner är det viktigt att SMC dels påtalar motorcyklisternas behov, dels ger förslag på åtgärder som kan genomföras på det regionala vägnätet.

SMC föreslår att en del av de medel som finns avsatta för att kunna genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen.

SMC står till regionens förfogande i att ta fram den handledning som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4).

SMC står till regionens förfogande i den dialog med länsplaneupprättarna som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4).

2+1-vägar

Den åtgärd på vägsidan som får mest ekonomiska medel i regionen är utbyggnad av 2+1-vägar. Det som lyfts fram i sammanhanget är ökad framkomlighet, snabbare transporter och ökad trafiksäkerhet. Men, en ökad räcketbyggnad på nära avstånd till vägbanan ger fler räcketkollisioner för samtliga fordonsslag. Enligt VGU, det regelverk som reglerar avstånd till hinder i vägmiljön får ett mitträcke placeras 0,35 meter från vägbanan och ett sidoräcke 5 centimeter från vägbanekanten. Det är ett begränsat vingelutrymme om något oförutsett inträffar i en hög hastighet. Forskning på detta område visar att ökat avstånd till räcken och andra fasta hinder i vägmiljön ger säkerhetsvinster. Olycks- och skaderisken minskar genom att öka både vägens och den belagda vägrenens bredd. Flera studier säger att olycksrisken minskar genom att öka vägrenens bredd till 1,5-2,5 meter, bland annat den norska Trafikksikkerhets-håndboken (7).

När en 2+1-väg byggs försvinner vägrenen och vingelutrymmet. Det finns ingen plats för tvåhjulig moped klass I som färdas i 45 km/t, inte heller för mopedbilar och A-traktorer. Saknas GCM-väg ska även fotgängare, cyklister och moped klass II färdas på vägen som saknar vägren. Trafikverket säger på sin hemsida att ungefär fyra personer per år får sätta livet till när de får motorstopp, punktering eller liknande på motorvägar och mötesfria 2+1 vägar (5).

Varje gång en 2+1-väg byggs installeras fasta hinder som innebär ökad skaderisk för alla oskyddade trafikanter som krockar med det. Räcken är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång på tvåhjulig MC och var tionde svensk motorcyklister dör i krock med räcke.

Det finns alternativ till mitt- och sidoräcken. Att välja mitträfflor är en åtgärd som ökar säkerheten men är betydligt billigare jämfört med sidoräcken. Det går att bygga om till vägar med omkörningsfält och mitträfflor. Att välja förlåtande sidoområden istället för sidoräcken ökar säkerheten för alla trafikanter och särskilt de oskyddade (fotgängare, cyklister och mopeder)

Sveriges MotorCyklister

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



Sveriges MotorCyklister

och motorcyklister) samt de som färdas i långsamtgående fordon som traktorer och mopedbilar. Att göra räfflor mellan vägbanan och vägrenen skulle ge oskyddade på cykel och moped ett utrymme om GCM-bana saknas.

SMC föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor.

SMC föreslår att regionen ser på säkerheten för alla trafikanter vid ombyggnation till 2+1-väg, även de oskyddade på moped klass I och II samt MC.

Hur kan MC-och mopedsäkerheten öka i regionen?

De trafiksäkerhetshöjande åtgärderna som beskrivs i underlaget är mitträcken, viltstängsel och korsningsåtgärder. Utredaren beskriver att nyttorna tillfaller framförallt biltrafiken men även kollektivtrafik samt gång- och cykel. Viltstängsel är bra även för motorcyklister och mopedister. Däremot är det inte självklart att mitträcken ökar säkerheten. Här har val av räck och räckets placering stor betydelse för säkerheten bland de som färdas på MC och moped klass I samt för dem som av någon anledning måste stanna sin bil på en 2+1-väg.

Det finns en mängd olika åtgärder som kan genomföras för att öka säkerheten för alla som färdas på två hjul i trafiken; motorcykel, moped klass I och II samt cykel. SMC har redogjort för dessa i skriften ”Säkrare gator och vägar för motorcyklister och mopedister – en självklarhet i Nollvisionen” (6). Skriften har skickats digitalt till alla kommuner och regioner samt till tjänstemän vid Trafikverket, Transportstyrelsen och departement. Skriften bifogas detta remissvar.

De trafiksäkerhetsåtgärder SMC föreslår handlar inte om astronomiska summor. Det finns enkla och kostnadseffektiva åtgärder som skulle kunna verkställas under planperioden. Åtgärderna skulle öka säkerheten för alla trafikanter på MC, moped och cykel.

Några av de åtgärder som minskar olycksrisken för alla trafikanter är:

- Att välja hinder som medför minsta möjliga skaderisk vid påkörning för de oskyddade trafikanterna, till exempel aldrig välja räck med utstickande delar (7)
- Att välja förlåtande sidoområden i stället för sidoräcken där det är möjligt (7,8)
- Att skapa ett vingelutrymme mellan vägbanan och sidohinder och minimera olika hinder inom vägens säkerhetszon som stolpar och räck (7, 8)
- Skapa en förutsägbar vägmiljö, framför allt i fråga om kurvor
- Välja mitträfflor för att förhindra mötesolyckor
- Genomföra friktionsmätningar vid ny beläggning
- Göra en generell upprustning av vägarna för att minimera sprickor, hål och spårbildningar
- Förstärka stödremor så att de inte dras ut på vägen vilket minskar olycksrisken bland tvåhjuliga motorfordon och cyklister, viktigast i kurvor och korsningar
- Sopa bort grus snabbare samt kontrollera att det gjorts efter förseglingar, snabellagningar och tankbeläggningar
- Vidta åtgärder i korsningar för att förbättra synbarheten för oskyddade trafikanter
- Vidta åtgärder i kurvor där flest olyckor sker bland oskyddade trafikanter på landsväg, till exempel vägmarkering för rätt kurvteknik (9)



- Öppna kollektivkörfält för motorcyklar för ökad säkerhet och framkomlighet. Finns i Stockholm sedan 1981 och ökar i omfattning i hela världen (10)

Trafikverket Region Stockholm har under 2019-2020 genomfört förbättringar på landets mest olycksdrabbade väg för MC-förare, LV 257 "Slingerbulten". Trafikverket har för avsikt att utveckla detta koncept genom att skapa en handledning och det fortsatta arbetet med förbättringar, främst för det regionala vägnätet. Även om handledningen saknas idag finns kunskapen om varför olyckor sker och hur de kan undvikas. Det finns också gott om erfarenheter nationellt och internationellt. Det finns därför inga hinder att påbörja ett trafiksäkerhetsarbete för motorcyklister i regionen.

SMC står till regionens förfogande i trafiksäkerhetsarbetet för motorcyklister och mopeder i regionen.

SMC står till regionens förfogande då det gäller att skapa en handledning som beskriver åtgärder för MC-säkerhet.

Moped klass I och II

Det finns en strategi för säker cykling i regionen men tyvärr nämns inte moped klass II i sammanhanget som enligt lag ska färdas på samma sätt som cykel på väg och GCM-banor. I VGU definieras GCM som en förkortning för gång, cykel och mopedklass II. Men mopedisterna, som ofta är unga trafikanter, är exkluderade från planeringsunderlaget. Det handlar både om de som färdas på moped klass I och II.

SMC har tidigare uppmärksammat att mopedisterna stängs ute från GCM-vägar genom lokala föreskrifter på flera platser i landet. Då SMC påtalat detta är svaret att man enbart fokuserar på oskyddade trafikanter på cykel och fotgängare.

Mopedister på klass II-mopeder har stora likheter med cyklister och bör behandlas som trafikanter med likartade behov. Alla delar i underlaget som behandlar cykel bör också omfatta moped klass II.

Tvåhjulig moped klass I får inte framföras på GCM-väg utan ska köras på alla vägar utom motorväg och motortrafikled. Det gäller även mopedbilarna. För dessa fordonstyper finns ett stort behov av asfalterad vägren för att de inte ska vara bromsklossar på vägar där tillåten hastighet är upp till 100 km/h. För **tvåhjulig** moped klass I skulle säkerheten öka om de fick framföras på GCM-vägar istället alternativt hänvisas till ett alternativt vägnät. Vägverket lämnade i december 2006 in förslag till ändringar i trafikförordningen avseende möjligheten att införa lokala trafikföreskrifter som tillåter moped klass I på cykelbanor i vissa fall. *"Vägverket har funnit att trafiksäkerhetshöjande effekter kan uppnås genom att möjliggöra för lokala myndigheter att genom lokala trafikföreskrifter tillåta moped klass I att föras på cykelbana i vissa fall. De särskilda fall där liknande regleringar kan vara nödvändiga är framför allt utom tätbebyggt område, till exempel på vajerräckesvägar med alternerande ett och två körfält, där det finns en medlöpande gång- och cykelbana. På dessa platser förekommer redan en stor del av trafiken med moped klass I på cykelvägen trots att det inte är tillåtet"* (11). På sidan 25 föreslås att moped klass I och långsamt gående fordon som EPA-och A-traktorer ska få framföras på planerad GCM-väg längs Väg 363 Forslunda-Hissjö. Detta gör göras till ett nationellt pilotprojekt då denna möjlighet att slippa färdas med ett långsamtgående fordon på högratifierade vägar skulle öka säkerheten för dem som färdas på moped klass I i hela landet.

SMC ber regionerna att ändra i all text som rör GCM-väg så att regionen nämner alla trafikanter som har rätt att färdas där; fotgängare, cyklister och mopeder och att förtydliga var moped klass II ska framföras för att öka deras säkerhet.



Borlänge den 14 december 2021

SMC ber också regionerna att vara uppmärksamma så att inte GCM-vägar ändras så att moped klass II stängs ute från dessa vägar, varken på det statliga eller kommunala vägnätet.

SMC ber regionen att se över möjligheten att hänvisa tvåhjulig moped klass I och mopedbilar från 2+1-vägar och liknande högtrafikerade stråk till alternativa mindre vägar samt undersöka om tvåhjulig moped klass I skulle kunna få framföras på GCM-väg på dessa sträckor.

SMC applåderar regionens tankar om att tillåta moped klass I på GCM-väg längs väg 363 och föreslår att detta ska göras till ett nationellt pilotprojekt.

För Sveriges MotorCyklister

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

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

Källhänvisningar

1. Statistik MC- och mopedolyckor 2014-2019 (STRADA och polis), Trafikverket
2. [Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018](#), Trafikverket
3. [Mopedbilar och A-traktorer, dess användare och trafiksäkerhet](#), Koucky & Partners AB, En studie finansierad av Skyltfonden 2021
4. Regeringsuppdrag [Utreda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för motorcyklister](#), Trafikverket 2021
5. [Trafikverkets hemsida](#)
6. [Säkrare gator och vägar för motorcyklister och mopedister](#) – en självklarhet i Nollvisionen, SMC 2019
7. [Definition av ett säkert räckes för motorcyklister](#), Fredriksson, Nordqvist, Wenäll 2015
8. [Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv](#), Thomson m fl VTI 2015
9. [Sondermarkierungen Motorradverkehr, Winkelbauer](#) et al, KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) 2021
10. [SMC:s hemsida](#)
11. [Ökad säkerhet på motorcykel och moped](#), Gemensam strategi för åren 2010-2020, version 1.0, Trafikverket 2010

