



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

Remissvar angående Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026—2037 från Sveriges MotorCyklister (SMC), LI2023/03919.

Sveriges Motorcyklister, SMC, har tagit del av Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, rapport 2024:003, och tackar för möjligheten att lämna ett remissvar

SMC är en organisation som representerar alla som kör motorcykel och moped på landsvägar. SMC har 65 000 medlemmar och vår främsta uppgift är att verka för och slå vakt om trafiksäkerheten för alla som kör tvåhjulingar. Vi konstaterar att underlaget saknar tvåhjulingars perspektiv och vi är oroad över att underlaget inte hänger upp kommande satsningar på svensk infrastruktur på den antagna nollvisionen.

SMC fokuserar sina svar enbart om den del som rör väginfrastrukturen. Sammanfattningsvis håller SMC med Trafikverket om att:

- att underhåll och effektivisering av befintlig infrastruktur är av största vikt för transportsystemets funktion och säkerhet.
- att regeringen bör öka anslagen för väginfrastrukturen, med fokus på vägunderhåll. Ramnivån bör som ett minimum sättas så att underhållsskulden av väginfrastrukturen betas av i så snabb takt som möjligt.
- 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.

Trafikverket skriver i Inriktningsunderlaget att det mesta av morgondagens trafik kommer att nyttja dagens infrastruktur och att det då är avgörande hur vi utnyttjar och underhåller den infrastruktur vi redan har. Trafikverkets förslag att prioritera

underhåll ligger i linje med SMC:s förväntningar. Det är viktigt att väginfrastrukturens underhållsskuld minskar för att på både kort och lång sikt förbättra trafiksäkerheten och robustheten i vägnätet.

Slitage och underhållsbehov på vägar är en realitet i hela Sverige särskilt med tanke på trafiken har ökat de senaste åren och enligt Trafikverkets egna prognoser kommer att öka i framtiden. Prioritering av underhåll och säkerhetsåtgärder på vägar är redan utifrån det perspektivet nödvändigt för att minska risker och kostnader. För att uppnå ett systemperspektiv är det viktigt att beakta hela transportnätet, även de mindre vägarna som ansluter till de större stråken måste inkluderas.

Förutom att vägnätet inte uppfyller behoven/kraven så kommer vägnätet att slitas i en snabbare takt vilket innebär att underhållsskulden ökar än mer. Vi anser att det är viktigt att bibehålla infrastrukturens funktionalitet och säkerhet. I allt arbete behöver Trafikverket, beställare, entreprenörer och andra aktörer kostnadseffektivisera och hushålla med skattemedel. Det bör finnas en större flexibilitet i finansieringen som tillåter Trafikverket att vid behov genomföra investeringar även utanför den nationella planen. Möjligheten till alternativa finansieringslösningar och positiva och negativa konsekvenser av dessa bör utredas. Det är dock viktigt att regeringen inte som utgångspunkt antar att näringslivet ska finansiera nödvändiga investeringar.

Syftet med trafiksäkerhetsarbetet är att uppnå de transportpolitiska målen och det nya etappmålet för trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsmålet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Utgångsvärdet är medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019 vilket bl.a. innebär ett mål om högst 133 omkomna i vägtrafiken 2030. Detta mål är enligt vår bedömning en mycket stor utmaning och kommer att kräva ökade insatser, inte minst för vägghållarna i sin roll som systemutformare. Dödstalen i vägtrafiken är faktiskt högre 2023 än under 2019!

Rapporten lyfter fram följande sex insatsområden som bör prioriteras för att öka trafiksäkerheten:

- Fler vägar behöver mittsepareras
- Ökad trafiksäkerhetsstandard på regionala vägar
- Öka hastighetsefterlevnad och anpassa hastighetssystemet
- Upphandlingskrav – mät trafiksäkerhetsavtryck
- Öka säkerhet för oskyddade trafikanter
- Stärk arbetet med suicid och olycksfall relaterat till statlig järnväg

SMC förstår att det krävs på vissa ställen åtgärder för mötesseparering, både på det statliga och det regionala vägnätet. Dock vill vi återigen lyfta vikten av investeringar i forskning och innovation för nya mitträcken. Vi vet att alla trafikanter tjänar på att separera trafik för att på så sätt minska olyckor, men det kan inte ske på bekostnad av säkerheten för trafikanter på två hjul. Vi vill påminna om långsgående räfflor i vägbanan är ett sätt att påkalla förarens uppmärksamhet när de ofrivilligt är på väg att lämna körfältet. Trafikverket använder även dessa räfflor längs motorleden för att uppmärksamma avvikelser från förare från körfältet. Det är viktigt att påminna att mitträckens standard längs de 2 +1 vägar är tillsedda för fordonstyp 3 (personbilar 1500 kg) och att många av dagens bilar passerar denna gräns och därmed fyller mitträcke inte längre sitt syfte.

SMC instämmer i att trafiksäkerhetsstandarden på regionala vägar behöver ökas och att det är lämpligt att länsplaneupprättarna får tydligare direktiv om att prioritera trafiksäkerhet på de viktigare regionala stråken. Men vi vill understryka att det då inte enbart handlar om behovet av mötesseparering utan också om stora behov för det generella vägunderhållet på dessa vägar. SMC önskar att det finns ett större utrymme för civilsamhället att bidra till trafiksäkerheten och till standarden på regionala vägar. Med hjälp av det lokala civilsamhället att införa checklistor vid dels underhåll, dels vid planering & utformning av gator och vägar. Vi ser framgångsrika exempel av detta engagemang i tex Norge, Australien och Slovenien och vi konstaterar att med denna typ av checklistor följer krav på trafiksäkerhetsstandarden som en självklarhet.

Hastighetsefterlevnaden fortsätter att vara ett område där det har visat sig vara svårt att uppnå de uppsatta trafiksäkerhetsmålen. I dagsläget känns målet om 80 procents hastighetsefterlevnad svåruppnåeligt. Intentionen att anpassa hastigheterna till vägnas säkerhetsstandard är bra. Det får dock inte bara handla om att sänka hastigheter och att försämra tillgänglighet som en kompensation för dåligt underhållna vägar med bristande säkerhetsstandard. Statens åtaganden för nollvisionen innebär också ett ansvar för att tillräckliga ekonomiska resurser ställs till förfogande.

Det stora trafiksäkerhetsproblemet rattfylleri/narkotika bör kunna hanteras även på systemnivå i transportplaneringen. SMC kräver en större insats tillsammans med andra myndigheter att bekämpa rattfylleri samt körkortslösa förare på våra vägar vilket borde vara en hög prioritet inom nollvisionen.

Vi stöder de föreslagna åtgärderna för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. SMC konstaterar dock att tvåhjulningarnas perspektiv saknas helt även

på den punkten. Vi vill påminna att motorcyklister och mopedister är oskyddade trafikanter och tyvärr finns det inga konkreta förslag som förbättrar deras trafiksäkerhet för att minska antalet omkomna och allvarligskadade mc-förare eller mopedister i underlaget. Digitalisering och AI skulle medföra nya verktyg för en förbättrad trafiksäkerhet för tvåhjulningar och andra trafikanter. Skanning av infrastruktur av AI genomförs redan nu i flera kommuner. Med en tidig analys av skadorna i väginfrastrukturen möjliggör tidigare underhållsinsatser för lägre kostnader. AI-skanning erbjuder även en bättre uppföljning av avtal med underhållsleverantörer för grus, löv, sand, växtligheten t.ex. samt väginfrastrukturens slitage (potthål och andra ojämlikheter i vägytan). Trafikverket behöver inte uppfinna hjulet för varje ny idé och teknik som kan bidra till en högre effektivitet av skattemedel och bättre underhåll av väginfrastrukturen.

Att inkludera tvåhjulningarnas perspektiv i trafiksäkerheten behöver inte alltid vara högteknologisk och dyr. SMC saknar i underlaget möjligheten för Trafikverket att kunna ta till sig nya lösningar från forskningen som sker i Sverige och internationellt. Ett konkret exempel är de nya beprövade och prisade vägmarkeringar i vänsterkurvor för motorcyklister. Insatser i flera länder resulterar i en kraftig minskning av omkomna mc-förare och andra trafikanter.

Förslagen för kostnadsstyrning och kostnadskontroll samt planeringsprocess kan förhoppningsvis förbättra förutsättningarna för att planerade infrastrukturprojekt kan genomföras inom uppsatta budgetramar. Det finns idag en lång erfarenhet av hur beslutade åtgärder har blivit oerhört mycket dyrare än planerat. En konsekvens blir att oväntat dyra projekt tar resurser från andra planerade satsningar skjuts på framtiden. Vi kan inte bedöma om de framlagda förslagen är tillräckliga, men känner en stor oro för att de nödvändiga infrastrukturinsatser som planeras inte kommer att kunna genomföras fullt ut under perioden.

Under avsnittet Produktivitet och Leverantörsmarknad och innovation föreslås några åtgärder som vi bedömer vara särskilt betydelsefulla och som därför bör beaktas särskilt.

- Premiering av snabbare genomförande genom bonus i entreprenadkontraktet.
- Ökning av beställarkompetens
- Förstärkning av kostnadskontrollen
- Skapa förutsättningar för leverantörsmarknaden genom proaktivt samarbete och en långsiktig förutsägbar och stabil efterfrågan

Trafikverkets rapport innehåller ett förslag till regeringen för hur budgeten på cirka 959 miljarder kronor (2023 års prisnivå) bör fördelas för perioden 2026–2037

för att genomföra de åtgärder som beskrivs i rapporten. Dessutom redovisas förslag till medelsfördelning för fyra alternativa ramnivåer där ramen ökas respektive minskas med 10 respektive 20 procent. Vi anser att åtminstone den högsta ramnivån i förslaget, + 20 procent, bör vara den som gäller om de uppsatta målen ska kunna uppnås. Trafikverkets förslag om att i budgetramen prioritera underhåll av befintlig infrastruktur framför nya investeringar har vårt stöd.

SMC vill bidra till framtida och hållbara mobilitetslösningar och ökat trafiksäkerheten som gynnar alla trafikanter. Inför detta bör tvåhjuliga fordon som motorcyklister och mopedister inkluderas i infrastrukturlagstiftningen och planeringen.

För Sveriges MotorCyklister

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

Dominique Faymonville
Public Affairs Manager
E-post: dominique.faymonville@svmc.se
Tel: 073-669 69 94