



Navigera Mot Noll:  
Sverige och Trafiksäkerhetens Framtid  
*Sveriges riksdag 13 mars*

# Nollvisionen

**Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige.**

- Nya etappmål: maximalt 133 omkomna samt maximalt 3 100 allvarligt skadade i vägtrafiken år 2030.
- Tyvärr går utvecklingen åt fel håll och etappmålen kommer inte att nås.







# SMC leder trafiksäkerhetsarbetet för MC i Sverige

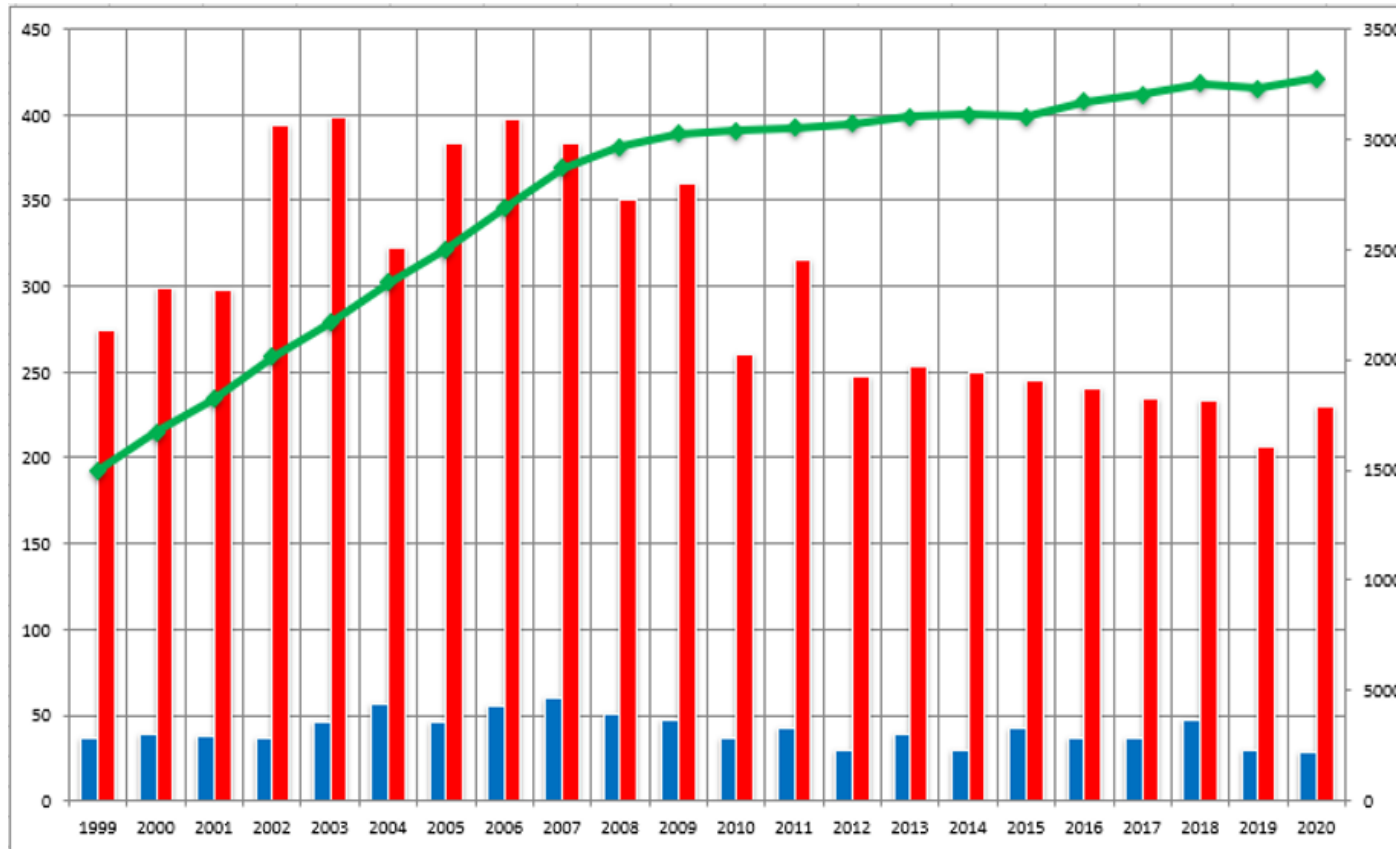
- SMC skapar en unik trafiksäkerhetskultur
- Internationellt engagemang liksom nationellt
- SMC-medlemmar kör 80 % av alla MC-mil i landet
- Använder skyddsutrustning
- Vårdar sina fordon – bäst betyg i besiktning





SMC är motorn i säkerhetskulturen bland motorcyklister  
Motorcyklister efterfrågar information om säkerhet  
Motorcyklister efterfrågar fortbildning och skyddsutrustning  
Motorcyklister kräver att Nollvisionen även ska omfatta MC

# Trafiksäkerhetsarbetet ger resultat

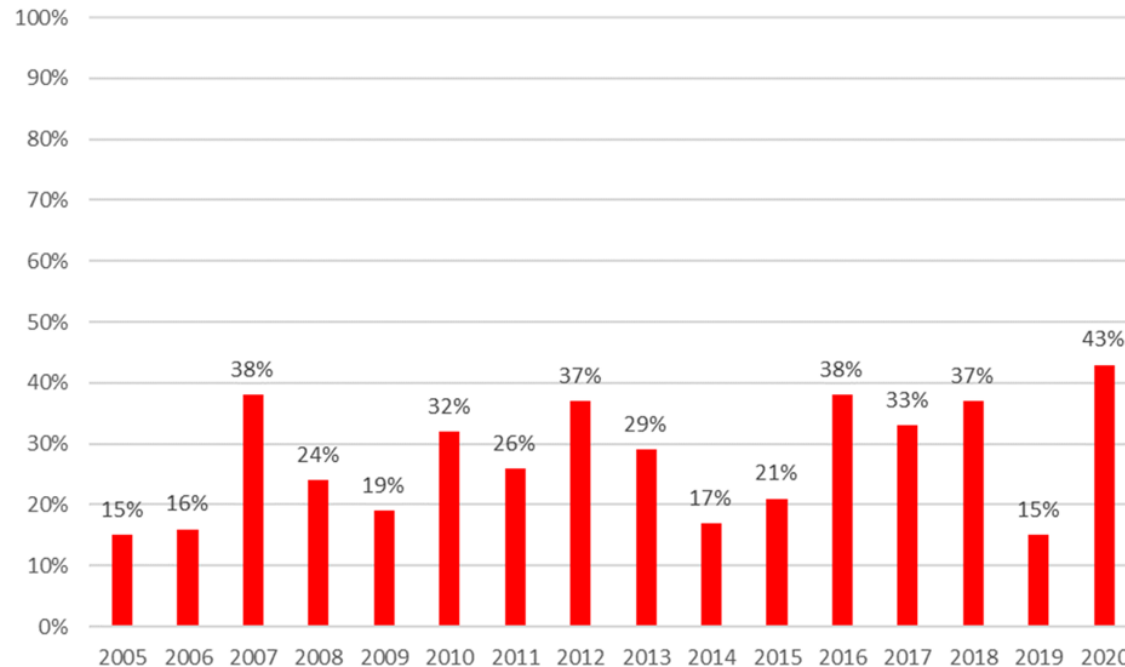


- Antalet MC i trafik har mer än fördubblats under 20 år
- Samtidigt har antalet dödade och svårt skadade sjunkit eller varit konstant
- Ett pågående internt trafiksäkerhetsarbete på många områden är svaret på varför!

# Allvarliga trafikbrott ökar



Andelen mc-förare (2-hjuliga mc) med ej behörigt körkort där förare eller passagerare omkommit, 2005-2020



- Nästan varannan som dog på MC 2020 saknade körkort visar Trafikverkets statistik





# Regeringsuppdrag nov 2021: utred trafiksäkerhetshöjande åtgärder för MC

## Förslag på åtgärder från Trafikverket:

- Montera slätare räcken med underglidningsskydd vid cirka 140 trafikplatser med mycket motorcykeltrafik på det nationella vägnätet med räcken i snäva avfartsramper
- Byt ut vägmärken som varnar för skarp kurva mot kantstolpar som är eftergivliga för motorcyklister vid cirka 60 trafikplatser med mycket motorcykeltrafik på det nationella vägnätet.
- Utveckla konceptet med 1,5 mil lång demonstrationssträcka (Slingerbulten) till en handledning för det fortsatta arbetet med förbättringar, framför allt på det regionala vägnätet (där genomförs enkla åtgärder som är bra för alla men i synnerhet för MC, t ex släta räcken med underglidningsskydd, borttagning av uppstickande brunnar, rensning av sidoområden)
- Inled en dialog med länsplaneupprättare, specifikt för mc, för att kunna skapa ekonomiskt utrymme för fysiska åtgärder för motorcyklister på det regionala vägnätet.
- En mera långsiktig plan håller på att tas fram där arbete med att ta fram underlag i form av analyser av olyckor, mätning av MC-flödet, inventering av brister i säkerhetsstandard för motorcyklister, mm pågår och beräknas vara klar under 2022.
- Genomför FOI för att få fram ett underlag för förbättrade krav på räcken. Forskningen behöver omfatta hur eftermonterade underglidningsskydd fungerar tillsammans med de vanligaste befintliga räckestyperna.







# Två hjul = stort behov av friktion!

- Alla fordon med två hjul har stora behov av god friktion – cykel, moped och MC
- Bara två ”frimärken” mot vägbanan
- Allra viktigast: flest olyckor sker – i kurvor och korsningar
- Krav på väghållaren och efterlevnad kan betyda liv eller död för de som färdas på MC och moped
- Var fjärde MC-olycka utanför tätort beror på grus
- Enkla kostnadseffektiva åtgärder räddar våra liv
- Snabellagning och försegling ökar risk för olyckor
- Grus på väg= [friktion som vinterväglag](#)







## Gör bunden stödremsa till standard

- - Förstärkta stödremсор = inget grus = billigare i längden!
- - Lägre olycksrisk = trafiksäkert för oskyddade samt mindre stenskott och vagnskador för bil













# Konstverk som skördar liv





# STRADA – vårt främsta verktyg i trafiksäkerhetsarbetet

- Gällande lag enligt Proposition 2020/21:124 Transportstyrelsens olycksdatabas. Lagen trädde i kraft 1 juli 2021.
- 206 användare har förlorat direktåtkomst till STRADA efter lagändringen. Civilsamhället stängs ute från viktig olycksstatistik vilket hämmar hela trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.
- Insikten att nästan 40% av de som förolyckas på MC saknar körkort är något som SMC kunnat konstatera med hjälp av STRADA.

04. Svenska Dagbladet tisdag 28 september 2021

## DEBATT

### Vi stängs ute från viktig statistik om olyckor



Sedan en ny lag infördes har civilsamhället stängts ute från information om olyckor inom vägnätet. Vi vädjar nu om att få fortsätta vårt trafiksäkerhetsarbete, skriver flera debattörer.

**S**verige är ett land som länge har arbetat aktivt med trafiksäkerhet. Alla känner till nollvisionen och regeringen har dessutom ökat ambitionerna om en halvering av antalet omkomna i trafiken till 2030. Samtidigt har ett riksdagsbeslut fattats som förhindrar hela Sveriges civilsamhälle att ta del av viktig information i vårt gemensamma trafiksäkerhetsarbete.

Fram till i somras har civilsamhället kunnat arbeta sida vid sida med staten för att nå framgång i trafiksäkerhetsarbetet genom att få tillgång till uppgifter i Transportstyrelsens databas Strada. Dessvärre är detta samarbete numera blott ett minne. Gensom en ny lag har man förbudit över 200 användare direktåtkomst i Strada, där det finns viktig statistik och information om skador och olyckor inom vägtransportnätet.

Databasen har använts för att identifiera orsaker till allvariga olyckor, vilka specifika sträckor som är extra drabbade, olyckstyper samt för att kunna dra slutsatser kring var, när och hur åtgärder bör sättas in. Frivilliga och branschorganisationer har historiskt sett varit starkt pådrivande genom ett systematiskt arbete gentemot riksdag och regering om att få till kraftfulla trafiksäkerhetsåtgärder. Informationen från Strada har även använts för utbildning och för att sprida kunskap om trafiksäkerhet. Ett arbete som staten tacksamt har applåderat genom åren, men som man nu stänger dörren för.

I dag har ett antal statliga myndigheter,

kommunala myndigheter och länsstyrelser direktåtkomst till Strada. Universitet och högskolor har direktåtkomst om uppgifterna behövs i forskningen. Alla 206 tidigare användare som haft direktåtkomst ska i stället ges tillgång till uppgifter som Transportstyrelsen bedömer inte är i strid med offentlighets- och sekretesslagen och i förekommande fall dataskyddsregleringen. När förslaget togs fram försäkrades på olika politiska nivåer att civilsamhället skulle kunna fortsätta med sitt viktiga arbete. Ur trafikutskottets betänkande till propositionen kan man exempelvis läsa:

”Utskottet vill liksom regeringen även framhålla betydelsen av frivilligorganisationernas arbete för att öka trafiksäkerheten. Enligt utskottets bedömning innebär förslagen i propositionen inte någon förändring för företag och intresseorganisationer jämfört med dagens situation. [...] Till dessa åtgärder kan åtkomst endast medges till uppgifter som inte omfattas av sekretess. Det innebär att uppgifter som inte kan hänföras till en person, till exempel aggregerade uppgifter, bör kunna lämnas ut.”

Ansvarig för lagen, infrastrukturminister Tomas Eneroth, svarar i en skriftlig fråga att ”det är viktigt att ideella organisationer ges tillgång till den information de behöver för att bidra i trafiksäkerhetsarbetet”.

Deck gör Transportstyrelsen en annan tolkning som innebär att information om var och varför olyckor sker inte längre lämnas ut, trots att det ansågs vara en självklarhet när lagförslaget diskuterades och beslutades.

Arbetet för att förhindra olyckor försämrats i och med en nyinstiftad lag, menar debattörerna. Foto: Johan Nilsson/TT

”  
Nu är vi bakbundna och utlämnade till Transportstyrelsens tolkningar.

Redaktion: Carina Svensson, Birgitta Johansson, Databasredaktionen, Användarstöd, Trafik 08-33 12 40  
Webb: SMC.se, Twitter: @SMCDebat, Facebook: SMCDebat

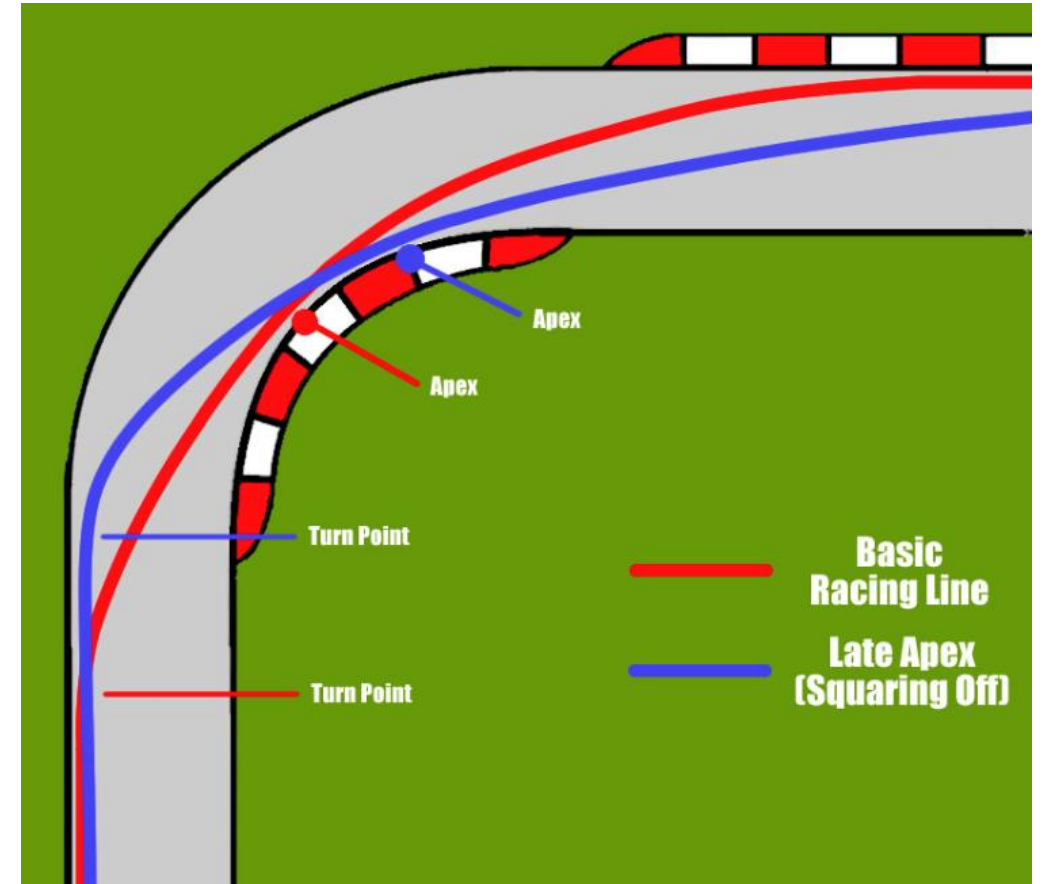
Sveriges intresseorganisationer och frivilligorganisationer är inte och har aldrig varit intresserade av personliga detaljer från olyckor. Vi vill fortsätta arbeta för att nå nollvisionen. Något som vi upplevt ha en samsyn med politiken, från västern till bogen. I stället för ett givande samarbete har vi nu en situation där transparens och insyn i hur staten hanterar och bedriver sitt trafiksäkerhetsarbete är obehövligt. Det är också viktigt att civilsamhället kan granska och stötta trafikförarna i deras trafiksäkerhetsarbete och påtala brister i systemet. Vi har nu utestängts från den möjligheten.

Civilsamhället har historiskt sett haft en stor påverkan på ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Nu är vi bakbundna och utlämnade till Transportstyrelsens tolkningar. Vi vädjar nu till regeringen: låt oss fortsätta vårt trafiksäkerhetsarbete. Låt oss hjälpa er nå målet om en halvering av antalet omkomna i trafiken till 2030.

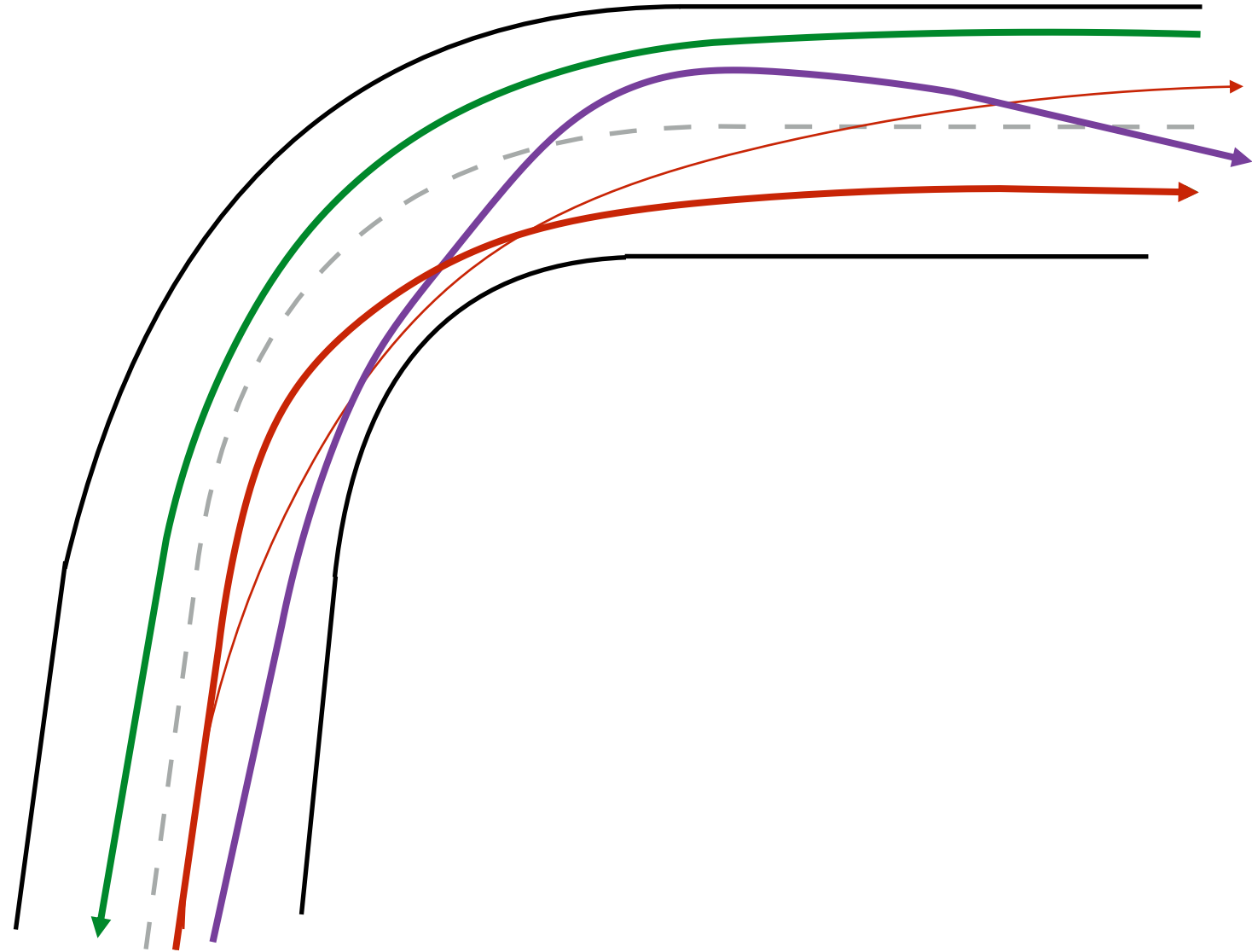
Jesper Christensen  
generalsekreterare Sverige motorcyklister  
Caroline Dräbe  
ordf. Riksförbundet M Sverige  
Göran Sydhage  
ordf. MHF Motorförarnas helse- och trygghetsförbund  
Marie Nordén  
generalsekreterare, NTF  
Emil Rensvåla  
verksamhetsledare, Svenska cykelstöder  
Per Hasselberg  
ordförande Cykelfrämjandet

# Brist i allmän MC kunskap - stor konsekvens!

- Tidig svängpunkt -> olycka
- Sen svängpunkt -> trafiksäker







# Svängpunkt?



# Fakta





# Sondermarkierung! Special Markings!



**POSEBNE OZNAČBE**



↑ 5 km ↑





# Enkel innovation

- Tyrol, 25k€ 19 kurvor
- Slovenien, Luxembourg, Tyskland, Österrike, Skottland
- Sverige?

Måste vi verkligen börja med svensk forskning?

Resultat: Lägre hastighet, mindre buller och utsläpp

**Tack för er uppmärksamhet!**



Jesper Christensen, generalsekreterare SMC  
Jesper.Christensen@svmc.se

Dominique Faymonville, Public Affairs Manager SMC  
dominique.faymonville@svmc.se