

Stockholm den 13 september 2021

Till [trafikkontoret@stockholm.se](mailto:trafikkontoret@stockholm.se)

## Remissvar gällande Trafiksäkerhetsplan för Stockholms Stad T2020-03235

Sveriges MotorCyklister, SMC, är en intresseorganisation för motorcyklister och mopedister. SMC representerar omkring en halv miljon MC-och mopedägare. Tillsammans med SMC Stockholm följer vi hur trafikpolitik påverkar trafiksäkerheten i huvudstaden. Trafiksäkerhetsplanen för Stockholms stad är ett viktigt dokument för säkerheten bland tusentals motorcyklister och mopedister. I Stockholms stad finns cirka 15 000 motorcyklar och moped klass I i trafik. Många pendlar in i staden och i regionen finns närmare 70 000 MC och moped klass I. Till detta kommer ett okänt antal moped klass II där krav på registrering saknas. Alla dessa klassas som oskyddade trafikanter av WHO, FN, Trafikverket, EU samt Sveriges riksdag och regering. Sedan 2016 är de oskyddade trafikanterna i fokus i det svenska Nollvisionsarbetet.

SMC Stockholm har besvarat remissen utifrån att trafiksäkerheten i Nollvisionens anda ska öka för alla trafikanter, även de som färdas på motorcykel, moped klass I och II. Inga åtgärder ska vidtas som försämrar trafiksäkerheten på andra trafikanters bekostnad.

### Är det rätt insatsområde eller saknas något perspektiv?

Det är rimligt att Stockholms stad lägger sitt fokus på gång- och cykeltrafik där flest trafikolyckor sker. Men, i en trafiksäkerhetsplan för landets största stad måste alla trafikanter inkluderas. Alla transporter i Stockholms stad kan inte ske till fots, med cykel eller genom kollektivtrafik. Det finns andra alternativ, nämligen MC och moped klass I och II. För att inte försämra trafiksäkerheten för dessa trafikanter är det viktigt att beakta dem då det gäller planering, utformning, drift och underhåll.

Det saknas helt insatser för oskyddade trafikanter på motorcykel och moped klass I och II. Det finns inte heller någon statistik vilket däremot redovisas för fotgängare och cykel. Under perioden 2010-219 som beskrivs i underlaget finns följande siffror för MC och moped: 18 dödade, 128 allvarligt skadade, 457 måttligt skadade och 1 469 lindrigt skadade, totalt 2 073 personer. Totalt omkom 86 personer i trafiken under perioden vilket betyder att de omkomna på MC och moped utgör en femtedel. Stockholms stad vill självklart arbeta för att denna höga andel omkomna oskyddade på MC och moped minskar på samma sätt som för cykel och fotgängare. Stockholms stad redovisar endast samhällets kostnader för cykel och fotgängare. Olycksvärderingen för MC-och mopedolyckor uppgår till 183,6 miljoner kronor per år enligt *Trafikverkets Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0*. Det är en ansevärd summa som kan minska genom aktiva åtgärder för att öka säkerheten för dem som kör MC och moped klass I och II.

I Stockholmsregionen används tvåhjuliga motorfordon för pendling till och från arbete och skola. Många använder också MC och moped för andra transporter som att handla, hämta och lämna på dagis, delta i fritidsaktiviteter och mycket annat. Elektrifieringen går snabbt bland tvåhjuliga motorfordon, främst moped. MC-ägarna i Stockholm kör längst av alla enligt Trafikanalys. Kort sagt, transporter med MC och moped gör att många får vardagspusslet att fungera. Man spar också tid och pengar genom att resa med MC och moped vilket ger ökad livskvalité till medborgare och deras familjer visar flera mobilitetstester som gjorts av SMC. SMC genomförde också [en studie bland motorcyklister i Stockholm](#) där Trafikkontoret kan hämta mycket information om MC-användning i staden (1).

Att moped klass II får färdas på GCM-banor nämns inte och deras behov av säkerhet saknas i utredningen. Mopedförsäljningen har ökat på senare år och då främst elektriska. Elmopeder är billiga att köpa, kostnadseffektiva att underhålla och ladda och de borde ses som en självklar del av hållbara transporter i Stockholms stad.



## Hur ser SMC på de valda åtgärdsområdena?

**Reglering och styrmedel:** En ökad regelefterlevnad bland vägghållare, systemutformare och trafikanter är avgörande för att uppnå Nollvisionen. På detta område har vi två förslag.

### 1). Allvarliga trafikbrott

En majoritet av dem som är påverkade och dödas på MC saknar körkort. Statistik från olika studier visar att körkortslösa utgör en stor andel även bland bil-, lastbils- och bussförare samt cyklister (2). De gör sig skyldiga till flera allvarliga trafikbrott i samband med dödsolyckorna. Det är viktigt att den höga andelen allvarliga trafikbrott bland körkortslösa i dödsolyckor och bland svårt skadade synliggörs för att dels medvetandegöra olika aktörer, dels fokusera på rätt åtgärder för denna växande grupp. En naturlig utgångspunkt för arbetet bör vara kravet på körkort för alla som kör ett motorfordon. Samarbete bör ske

med aktörer som andra kommuner, försäkringsbolag, Trafikförsäkringsföreningen, organisationer som SMC, trafikskolor, myndigheter, domstolar, politiker, media, familj och vänner. Om kunskapen sprids finns möjlighet för alla att både informera och vidta åtgärder. I trafiksäkerhetsplanen uttrycks önskemål om samarbete med bland annat civilsamhället, här är ett bra exempel. SMC deltar gärna i detta arbete.

### 2. Tillåt mc och moped i bussfiler

Flera allvarliga olyckor som lett till både dödade och skadade på motorcykel i Stockholm har berott på att andra trafikanter inte uppmärksammat dem. MC och moped är små fordon på samma sätt som cykel. Det handlar om fordon som byter fil, fordon som svänger vänster, fordon som inte iakttar väjningsplikt och fordon som faktiskt dödat MC-förare som stått stilla. En studie genomförd av SMC visar att hela 78 procent har svarat att man varit nära att kollidera med ett annat fordon det senaste året då de kört motorcykel och där man upplevt att den andra trafikanten inte sett motorcyklisten. 47 procent har varit med om detta vid flera tillfällen. Det är en betydligt högre andel jämfört med en tidigare svensk studie (1). Detta är orsaken till att den trafiksäkerhetsåtgärd som står högst upp på önskelistan bland regionens motorcyklister är att få köra MC i bussfiler. Stockholm var först i världen med detta då det infördes 1981 men nu har utvecklingen helt stannat av. Här kan Trafikverket och SMC samverka tillsammans med polisen, SL och Trafikverket för att utöka antalet bussfiler där MC, och i vissa fall moped klass I, får framföras. Detta är ännu ett exempel på hur samverkan kan öka säkerheten. Denna åtgärd är dessutom kostnadseffektiv, det handlar om att ta fram inventera, utreda, analysera, besluta, formulera föreskrifter och montera nya skyltar. SMC deltar gärna i detta arbete.

## Fysisk utformning

Bristen på att inkludera MC och moped tyder på att få planerare och ingenjörer själva kör motorcykel och moped och därför inte ser de unika egenskaperna i fordonen och de behov de har. En möjlig väg att komma tillrätta med detta är att utbilda ingenjörer och planerare om behov hos mc och moped. Det är viktigt att trafiksäkerhetshöjande åtgärder inte sker på bekostnad av andra trafikanter och leder till en ökad olycksrisker. Detta är ingen omöjlighet och det handlar inte heller om stora kostnader för skattebetalarna. Tvärtom är det en vinst för samhället om olyckor bland MC- och mopedförare minskar. SMC deltar gärna i detta arbete.

## Drift och underhåll

Alla nämnda faktorer som bidrar till fallolyckor bland gående och omkullkörningar bland cyklister är också ett problem för dem som färdas på tvåhjulig MC och moped. Var fjärde allvarligt skadad motorcyklist har kört omkull på grus. Hala vägmarkeringar, brunnslock med dålig friktion, blödande asfalt, diesel- och oljespill är andra exempel som varje år leder till olyckor bland MC- och mopedförare. Många olyckor sker när entreprenören har lämnat en vägarbetsplats med grus och andra hinder på vägbanan. Åtgärderna är rimliga men behöver utökas och omfatta alla oskyddade trafikanter, även de som kör en motoriserad tvåhjulig. Även här finns behov av att utbilda beställare på Trafikkontoret samt entreprenörer som jobbar med drift och underhåll om behov hos dem som kör MC och moped klass I och II. Det behövs oberoende kontrollanter som ser till att beställda arbeten görs i enlighet med gällande regler och inte försämrar säkerheten för någon part. SMC deltar gärna i detta arbete.



## **Teknikutveckling och innovation**

Geofencing har aldrig testats på MC och moped. Problemet med geofencing är att ingen vet effekten för dem som kör ett tvåhjuligt fordon. Vad händer när en yttre kraft stryker gasen som är det som håller ett tvåhjuligt fordon stabilt i balans? Här krävs betydligt mer forskning, teknikutveckling och tester som visar om det överhuvudtaget är möjligt. SMC deltar gärna i detta arbete.

## **Har SMC:s verksamhet planer på att utveckla arbetet inom något av insats- eller åtgärdsområdena – där vi skulle kunna haka i arbetet och få synergieffekter?**

SMC arbetar med information, fortbildning, opinionsbildning, forskning och olika samarbeten för att öka kunskaper och kompetens bland motorcyklister och beslutsfattare. SMC har arbetat med trafiksäkerhet för motorcyklister och i viss mån mopedister sedan 1963. SMC hoppas att Stockholms stad ser potentialen och möjligheten i att samarbeta med oss. Det handlar om alla slags frågor som rör motorcyklism, säkerhet och en hållbar och tillgänglig stad för alla. Här bör staden se tvåhjuliga motorfordon som en del av lösningen för ökad framkomlighet. Varje MC eller moped som används istället för bil är en vinst för hållbarhet och framkomlighet. Några enkla åtgärder för att stimulera resande med MC och moped är att återinföra gratis parkering och öka bussfiler där MC får färdas. SMC kan medverka i detta arbete.

SMC står gärna till tjänst för att informera planerare, ingenjörer och andra som arbetar med planering, utformning, drift och underhåll av stadens vägar och gator om hur säkerheten kan öka för MC och moped. I dokumentet "[Säkrare vägar och gator för motorcyklister och mopedister – en självklar del av Nollvisionen](#)" beskriver SMC detta. SMC kan medverka i tester rörande teknisk innovation.

SMC når de flesta MC-ägarna i landet genom medlemstidning, hemsida, sociala media och fortbildning. SMC kan delta i informationsinsatser riktade mot MC-ägare.

## **Vad skulle SMC kunna bidra med för att uppnå målen i planen?**

SMC har arbetat med MC-säkerhet sedan 1963. Varje dag arbetar vi i hela landet för att sänka olyckstalen bland motorcyklister och ibland även mopedister. SMC och SMC Stockholm står sina medlemmar nära och har regelbundna kampanjer i tidningar samt sociala medier som uppmärksammar om trafiksäkerheten och regelefterlevnaden. SMC upplyser som det har nämnts ovan samt om vikten av rätt utrustning, säkra fordon mm.

SMC bidrar gärna med kunskap och erfarenhet till Trafikkontoret för att se trafiken utifrån ett MC- och mopedperspektiv. SMC och SMC Stockholm efterlyser ett nära samarbete med både tjänstemän och politiken och vi ser fram emot ett möte för att påbörja ett trafiksäkerhetsarbete så snart tid finns för tjänstemännen på kontoret.

## **Bedriver SMC något annat arbete som är bra för Trafikkontoret att känna till vid framtagandet av åtgärdsplanen?**

SMC bedriver all den verksamheten som redan har nämnts ovan och vi är övertygade om att det finns områden där vi har kunskaper och erfarenheter att bidra med.

SMC deltar i SIS standardiseringsarbete för säkrare vägutrustning, skyddskläder och hjälmar.

SMC samarbetar med Trafikverket, Transportstyrelsen i alla frågor som rör MC. Under året hade vi en gemensam kampanj för körkortstagare. SMC har varit delaktig i de tre MC- och mopedstrategier som tagits fram.

SMC arbetar internationellt genom olika organisationer. SMC är medlemmar i FEMA, FIM och FIA. I både FEMA och FIM innehar SMC styrelseposter.

SMC ingår i FN:s high panel for road safety som rådgivare för Jean Todt i frågor som rör mc-säkerhet.

SMC har nära samarbete med ledamöter i riksdagen och departement som arbetar med frågor som rör MC och moped.

SMC ingår i flera arbetsgrupper med Transportstyrelsen som rör fordonsfrågor.



Stockholm den 13 september 2021

SMC besvarar varje remiss som rör MC- och mopedfrågor.  
SMC har ett nära samarbete med samtliga försäkringsbolag.  
SMC erbjuder våra medlemmar rådgivning i frågor som rör turism, resande, konsument -och försäkringsjuridik och mycket mera.

Det har blivit säkrare att köra MC. SMC vet, genom studier som gjorts, att vårt arbete haft stor betydelse för denna utveckling. Det är främst motorcyklisterna själva som formar säkerhetsmedvetandet och som gör att olyckstalen sjunker. Trots att fler än någonsin kör MC fortsätter både dödsolyckor och allvarligt skadade att minska. Den utvecklingen vill vi se en fortsättning på.

Nina Wallenberg  
Ordförande SMC Stockholm  
[ordforande@smcstockholm.se](mailto:ordforande@smcstockholm.se)

Olle Henriksson  
Politisk talesperson  
[olle.henriksson@smcstockholm.se](mailto:olle.henriksson@smcstockholm.se)

#### **Källor**

1. Om MC-användning i Stockholm – en enkätundersökning, Hans-Olov Görtz och Maria Nordqvist SMC 2015
2. Allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade – med fokus på tvåhjuliga motorfordon 8.o, SMC, 2021

