



Hållbarhetsredovisning 2.0



Detta är Svemo

Svemo är medlem i Riksidrottsförbundet och har till uppgift att hantera, leda och stödja motorcykel- och snöskotersport med dess klubbar och förare.



Björn Eriksson, ordförande för Riksidrottsförbundet och SISU Idrottsutbildarna

På vilket sätt är Svemo en viktig del av Svensk idrottsrörelse?

-I vårt strategiarbete mot år 2025 är ett av utvecklingsområdena att få till en inkluderande idrott för alla och i detta arbete fyller Svemo och deras verksamhet en viktig funktion.

Hur ser du på den samhällsnytta Svemos verksamhet ger, bortsett från den rent idrottsliga?

-Svemo är en av våra medlemmar som ligger i framkant inom vår folkrörelse vad gäller hållbarhetsarbete såväl ekologiskt som socialt.

Hur ser du på Svemos miljöarbete relaterat specialidrottsförbund i allmänhet?

-Svemo lägger stora resurser på detta arbete. Den kompetens som byggs upp inom motorcykelsporten är viktig och tillför idrottsrörelsen viktig kompetens.

Svemos organisation

Förbundsmötet Svemos högsta beslutande organ som utser styrelsen och godkänner verksamheten samt anger riktning för verksamheten

Styrelsen ansvarar för verksamheten och väljs vartannat år. De leder och fördelar arbetet mellan förbundsmötena samt beslutar om vilka generella frågor som Svemo ska driva.

Kansliet i Norrköping sköter den dagliga verksamheten och utformar samt driver det arbete som baseras på styrelsens beslut.

Sektionerna är åtta till antalet och beslutar i frågor som rör deras specifika grenar - motocross, roadracing, track racing, dragracing, trial, snöskoter och enduro.

Kommittéerna beslutar inom specifika frågor som exempelvis miljö, utbildning och säkerhet.

Distrikten är sex till antalet och har till uppgift att ta tillvara de lokala och regionala frågorna.

Tre fördelar med Svemo

1. Trovärdighet. Som ett av Sveriges största idrottsförbund har Svemo resurserna att på ett trovärdigt sätt driva stora och mindre frågor med demokrati och säkerhet som ledord.

2. Trygghet. Ett tydligt regelverk och obligatoriska licenser för både förare och funktionärer borgar för körning under demokratiska och säkra former.

3. Hållbarhet. Ett gediget arbete för att minska buller och utsläpp i luften, förbättra avfalls- och kemikaliehantering samt öka intresset kring eldrift liksom motorbanor som en resurs för biologisk mångfald, bidrar till en hållbar framtid för motorcykel- och snöskotersport.

Svemo i siffror

Bildades år 1935

18 medarbetare på Svemos kansli

Drygt 450 organiserade klubbar

Omkring 160 000 medlemmar totalt

21 000 licensierade förare och cirka 10 000 licensierade funktionärer

Cirka 1 000 tävlingar per år arrangeras under Svemos paraply

Samhällsnytta/gemenskap

De över 450 klubbar som utgör Svemo samlar i sin tur över 160 000 medlemmar. Alla dessa svarar att orsaken till det personliga medlemskapet i första hand är gemenskap och glädje. Det är i klubben och idrotten man hittar vänner och gemensamma intressen. Inte sällan återfinns våra klubbar och motorbanor i traditionellt lantliga miljöer där tillgången på aktiviteter för unga är lägre än i storstadsområdena. Här blir ofta motorklubben en samlingspunkt för både föräldrar och barn då motorcykel- och snöskoterverksamhet i allra högsta grad är en familjeangelägenhet och verksamheten inte begränsas av ålder på deltagarna. Den ”utslagning” till följd av åldersklasser som förekommer i allt för hög utsträckning inom framförallt traditionella lagidrotter förkommer inte alls inom Svemos verksamhet.

Utbildning och påverkan

Svemos styrelse har utsett en utbildningskommitté för att arbeta med utbildningsfrågor i förbundet.

Utbildning bedrivs förutom av utbildningskommittén även av grensektioner/ kommittéer och distrikt. På kansliet finns dessutom två personer anställda för att administrera och utveckla utbildningsverksamheten inom förbundet.

Just nu pågår ett omfattande arbete med att uppdatera och digitalisera utbildningsverksamheten. Syftet är skapa goda förutsättningar för välutbildade medlemmar på alla nivåer genom ett balanserat användande av modern teknik och mer traditionell utbildningsverksamhet. Målet med utvecklingsarbetet är att varje medlem ska ha relevanta kunskaper för sin roll och därigenom finna trygghet och glädje i att vara en del av Svemo.

SISU Idrottsutbildarna är idrottens studie- och utbildningsorganisation. Verksamheten utgår från idrottens behov av utveckling. Samarbetet mellan klubben och SISU bygger bland annat på lärgrupp som arbetsmetod. Lärgrupp hette tidigare studiecirkel. Utbildningen kan drivas på hemmaplan, i klubben, och kan helt anpassas efter de behov och krav klubben har. Utbildningen blir en naturlig verksamhet i klubben som många ges möjlighet att delta i. Detta stärker klubbkänslan och föder engagemang.





Kvinnor / jämställdhet

I dag finns egentligen inga strukturella hinder kvar som skulle kunna motverka deltagande från tjejer/kvinnor i våra sporter. I vissa sporter tävlar man redan idag sida vid sida utan åtskillnad på könstillhörighet. Däremot är sporten alltså dominerad av killar/män. Drygt 75% av alla våra förare är manliga även om tillväxten på tjejsidan ökar stadigt och många av våra internationellt främsta förare tävlar i damklasserna. Svemo arbetar aktivt med att locka in flera kvinnor i våra verksamheter.

Svemo Women motocross camp

Ett event för tjejer från åtta år och uppåt laddat med motorcykelåkning, fysträning och utbildning. Under två dagar utvecklar förarna sin körteknik, lär sig ta hand om din crosshoj, ges vägledning i fysisk träning och information om hälsosam mat för dem som förare. Tjejer ges här en unik möjlighet att träffa likasinnade och chansen att få vänner för livet samtidigt som körteknik och fysik förbättras. I kombination med välkända kvinnliga tränare, som i många fall också är förarnas idoler, bidrar det till att fler tjejer på sikt fortsätter med sitt idrottande. Varje Women MX Camp brukar samla ett fyrtiotal deltagare. Antalet event växer och ambitionen är att kommande Women MX Camps också innehåller gratis prova-på aktivitet för tjejer i alla åldrar.

Racing där den hör hemma

Den omfattande verksamheten och det stora antalet banor för motorcykel- och snöskotersport som finns inom Svemo innebär att vi starkt bidrar till en bättre trafiksäkerhet då vi erbjuder den som vill utnyttja sin motors kraftresurser för fullt att göra det på en bana istället för på gator och torg. En motorsportbana är byggd och anpassad för hastighetskörning med betydande krav på säkerhet.

Svemo driver tillsammans med Sveriges MotorCyklister (SMC) en verksamhet som går ut på att locka in förare från gatan till banan. Förare utbildas av SMC att bättre lära sig hantera sina motorcyklar. Efter ett antal kurser hos SMC kan förarna ta ut en tävlingslicens med försäkring i Svemo och fortsätta sin hastighetsåkning inne på en bana istället för ute i trafiken.

Säkerhet

”Ingen ska skada sig för livet!” – detta är visionen för vårt säkerhetsarbete inom hela förbundet.

Sedan 2012 bedriver Svemo ett aktivt och medvetet arbete för att förbättra säkerheten för våra medlemmar när de tränar och tävlar. Vi arbetar gemensamt för en säkrare idrott, oavsett vilken roll vi har inom förbundet.

Vårt arbete baseras på kunskap om vilka de reella riskerna för aktiva/funktionärer/publik är. På detta bygger vi ett långsiktigt arbete vars effekter och resultat vi följer upp. Insamling av information om vilka incidenter och påföljande typer av personskador som inträffar är kanske den viktigaste utgångspunkten för olika insatser i säkerhetsarbetet.

Den tekniska utvecklingen för motorfordon och för utövarnas personliga skyddsutrustning tar vi med i arbetet. Faktorer som rör säkerheten på våra banor när dessa byggs eller förändras är särskild viktiga att följa upp och ha en dialog om med banägaren.

De flesta regeländringar för våra sporter har att göra med att höja säkerheten för våra medlemmar och aktiva inom sporten.

Sjukvård och personskador

Vi jobbar för tydliga regler kring krav på sjukvård, och att dessa efterlevs, och vi stöttar våra medlemsklubbar i detta arbete. Vi sprider kunskap om vilka personskador som kan uppstå vid en olycka. Särskild viktigt att ha kunskap om är skador som är svår upptäckta och som kan ha allvarliga följder för individen, som till exempel hjärnskakning.

För att vårt säkerhetsarbete ska lyckas är det av avgörande betydelse att allt vi kan göra för att öka säkerheten omsätts i praktiken, att vi följer upp arbetets resultat och att vi genomför riskanalyser. Tydlig kommunikation och stöd till alla i processen är en nyckel i det hela, därför arbetar vi kontinuerligt med förbättringar kring det.



Ett aktivt miljöarbete som pågått i mer än 20 år

Svemo har arbetat strategiskt med miljöfrågor sedan 1996 och har haft en miljökommitté sedan 2000. Miljöarbetet utgår i grunden från de 16 svenska nationella miljömålen och Svemo miljöpolicy.

Svemo har en miljöhandlingsplan och mål där visionerna via konkreta åtgärder ska uppfyllas. Ett resultat av miljöarbetet är att sedan 2007 utfärdas inte banlicens om inte Svemos miljöcertifiering, med krav på bland annat egenkontroll enligt miljöbalken, är genomförd. Ett krav är också att miljömatta används under fordonen.

Kunskaperna om att motorbanor bidrar till ökad biologisk mångfald har funnits länge och sedan 2011 har Svemo börjat belysa och arbeta med denna positiva miljöpåverkan.

Svemo har länge arbetat för lägre ljudnivåer från tävlings- och träningsfordonen. Avsikten är naturligtvis att närboende och andra som kan uppleva ljudet störande ska påverkas så lite som möjligt. Ett resultat av detta är att under senare år har tillåtna ljudnivåer vid teknisk kontroll sänkts och ytterligare sänkningar är på gång i flera grenar. Undersökningar under 2017 visar att ljudnivåerna har sänkts i våra grenar men mer kan göras där ett aktivt arbete internationellt krävs mot det internationella förbundet FIM, förare, team, förbund och tillverkare.

Vad gör Svemo i klimatfrågan?

- Inköp och marknadsföring av elmotorcyklar som klubbar får låna
- Dialog med branschen för att öppna för ny miljövänligare teknik och tävlingsklasser
- El-trial för barn
- Utbildningsinsatser
- Klubbar uppmanas främja användande av kollektivtrafik och samåkning vid arrangemang
- I speedway och isracing används bränslet metanol, som har potential att bli ett framtidsbränsle om den framställs ur biomassa. Svemo har påbörjat arbeta med detta
- Utsläppen från tävlingsfordonen på SM/RM för seniorer klimatkompenseras via VI-skogen
- Arbetar med främjande av biologisk mångfald tack vare motorbanornas alldeles särskilda potential för detta med bland annat ängsmiljöer och störda sandmiljöer, vilket i framtiden kan ge tillskott av biobränsle från den biomassa som slättras/samlas ihop från banorna





Motorbanor bidrar till biologisk mångfald

Svemo arbetar sedan 2011 med ett projekt som kanske kräver att man tänker i nya banor: "Motorbanan som miljöresurs". Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningens tidning Sveriges Natur, Nationalnyckeln och länsstyrelser har rapporterat om motorbanors potential för ökad biologisk mångfald.

Detta tack vare att våra banområden är bland de sista marker som hålls öppna utan att besprutas av kemikalier/bekämpningsmedel. I biologiska sammanhang pratar man också om kontinuerlig störning, dvs. att marken störs/rumsteras då och då så att ingen enskild växt helt kan ta över.

En motorbana har ofta en struktur som är väldigt väl lämpad för att skapa rika miljöer. De flesta banorna har topografiska skillnader som gör att det bildas slänter åt olika väderstreck. Banorna nöts kontinuerligt, vilket ger det för många växter viktiga tillskottet av mineral via dammet. Säkerhetsskäl och behov av publiksikt gör att stora områden runt banorna måste hållas öppna, vilket gynnar de arter som är beroende av att solen når ned till marken och kan värma upp den.

I angränsning till flertalet banor finns även vattendammar, vilket gynnar arter knutna till vattenmiljöer. Även exempelvis road racingbanor (asfaltsbanor) och speedwaybanor skulle bättre kunna utnyttja sina angränsande ängsytor och vid många flygfält används dessa kunskaper.

Svemos målsättning är att etablera dessa kunskaper och att klubbarna sköter sina anläggningar för att gynna den biologiska mångfalden än mer. Det finns utbildningsmaterial med generella skötselråd. I mån av tid sker även besök i Svemos regi där mer platsspecifika skötselplaner tas fram i samråd med klubben. Ett 60-tal klubbar har besökts, de har fått skötselråd och ofta har representanter från kommunen varit med vid dessa mycket positiva och givande besök.

Under de senaste åren har två större artinventeringar utförts hos Järva MK och Landskrona MK. Resultaten är mycket goda och visar på att motorbanorna hyser stor artrikedom. Fler inventeringar görs i detta nu där man gjort unika fynd.

Sex olika projekt med motorklubbar har hittills fått naturvårdsbidrag ("LONA") från respektive kommun/länsstyrelse, bland annat Landskrona MK. Det ser Svemo som en kvalitetsstämpel miljöarbetet och en del i ett paradigmskifte i synen på motorbanor som något viktigt för miljön och teknikutveckling.

Olle Nordell, ekolog miljöförvaltningen i Landskrona Stad

-Vi naturvårdare har länge sneglat på Saxtorps motorbana och känt på oss att här finns många spännande och sällsynta insekter som trivs i det sandiga området med gles vegetation och omrörda markytor. Inventeringen har med råge bekräftat våra aningar. Jätteroligt!

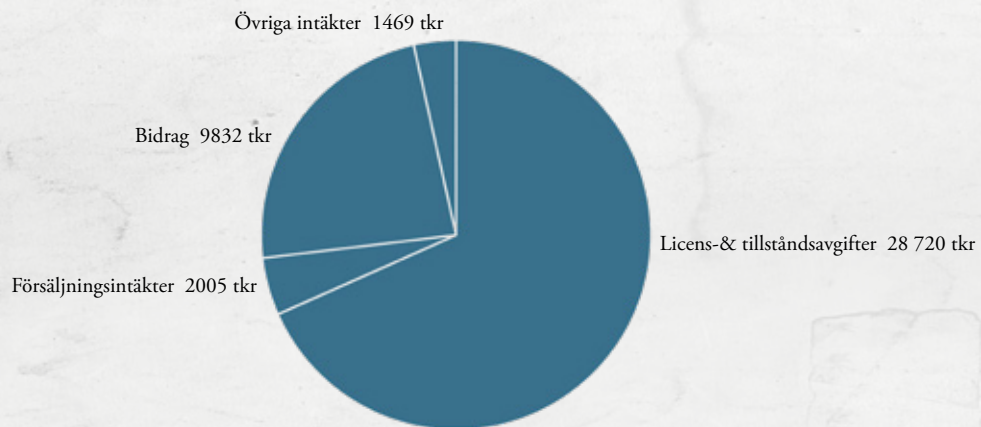
-I stort sett är skötseln av området redan perfekt. D.v.s. motorsport som rör om i sanden och skapar lämpliga områden för en hel del insekter som annars har svårt att hävda sig en miljö med tät och högvuxen vegetation.

Ekonomi

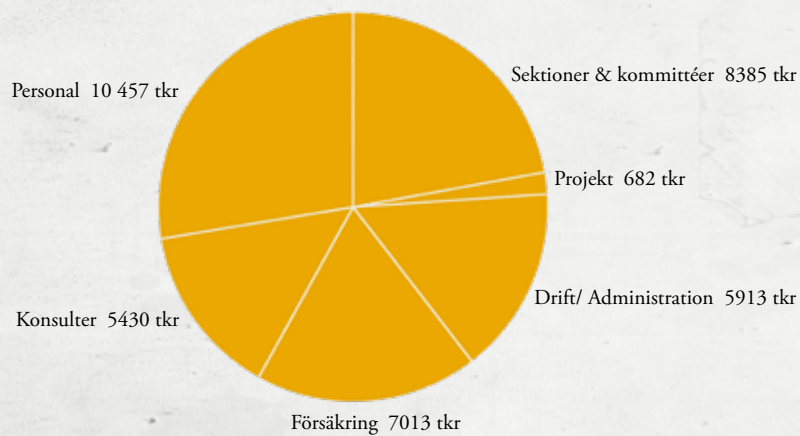
Svemos centrala ekonomi

Intäkter	42 026 tkr
Kostnader	37 880 tkr
Ersättningar till anställda	6993 tkr
Balanserad vinst	20 417 tkr
Bet. till offentlig sektor	4061 tkr
Pensioner	787 tkr
Bidrag RF 7653 tkr samt lönebidrag	176 tkr

Intäkter 2017 (tkr)



Kostnader 2017 (tkr)



Egenbyggda banor / ej kommunala

Hälften av Sveriges kommuner upplever att idrottsföreningar i den egna kommunen tvingas tacka nej till barn och ungdomar som vill idrotta på grund av kommunens tillgång på idrottsytor, det visar Riksidrottsförbundets årliga kommunundersökning. Samtidigt anger två av tre kommuner att de tror att tillgången på idrottsytor kommer att öka om ordet idrott skulle finnas med i plan- och bygglagen.

Motorcykel- och snöskotersporten i Svemo är traditionellt "självförsörjande" när det gäller idrottsanläggningar. Entreprenörsandan är omfattande och få klubbar sitter och väntar på att en kommun ska bygga en bana åt klubben, man köper eller hyr mark och bygger själv med hjälp av sina medlemmar. Idag finns cirka 300 klubbägda motorbanor runt om i Sverige. Kommunerna har som regel väldigt låga kostnader för idrottsanläggningar när det gäller motorcykel- och snöskotersport, drift, underhåll, utveckling och ett mycket målinriktat miljöarbete finansieras av klubbarna och Svemo. Samhällsvinsterna är således omfattande.

Besöksnäring

Vi är seriösa i vår ansats att engagera oss i frågan om internationella evenemang. Det är ett prioriterat arbete som kräver långsiktighet och vi har en gemensam uppgift med idrotten och besöksnäringen att göra ett bra arbete. Detta är något som enligt regeringen anser gynnar hela samhället.

Svemo arrangerar årligen ett tiotal VM- och EM-tävlingar och utöver det finns ett antal större evenemang som ex Gotland Grand National. Motorcykel- och snöskotersporten bidrar i mycket hög grad till besöksnäringen i Sverige och de kommuner där arrangemangen genomförs. En utländsk besökare vid ett motorevenemang beräknas spendera mellan 1 500 och 2 000 sek / dygn då de som antingen besökare eller tävlande deltar vid ett evenemang. Svemos större arrangemang genererar, genom besöksnäringen, betydligt större vinster än kostnader för den kommun där evenemanget genomförs.



Svemos vision

Vi delar in vår idrott:

- efter ålder och ambitionsnivå. Med barnidrott avser vi i allmänhet idrott till och med tolv års ålder. Med ungdomsidrott avser vi idrott för tonåringar och unga vuxna 13-25 år. Med vuxenidrott avser vi idrott för dem som är över 25 år
- i barnidrotten leker vi och låter barnen lära sig olika idrotter. Barnets allsidiga idrottsutveckling är normgivande för verksamheten. Tävling är en del av leken och skall alltid ske på barnens villkor.
- i ungdoms-, junior- och vuxenidrotten skiljer vi på prestationsinriktad tävlingsidrott och hälsoinriktad bredd- och motionsidrott
- i tävlingsidrotten är prestationsförbättring och goda tävlingsresultat vägledande. I den hälsoinriktade bredd- och motionsidrotten är trivsel och välbefinnande normgivande medan prestation och resultat är av underordnad betydelse

Vår verksamhetsidé

Vi vill på all nivåer bedriva vår idrott så att den utvecklar människor positivt såväl fysiskt och psykiskt som socialt och kulturellt. Vi bedriver idrott i föreningar för att ha roligt, må bra och utvecklas under hela livet.

Därför vill vi utforma vår idrott så att:

- den i alla led ständigt utvecklas och förbättras till form och innehåll
- alla som vill, oavsett etniskt ursprung, religion, ålder, kön, nationalitet, fysiska och psykiska förutsättningar, får vara med i förbundets samlade verksamhet
- den ger upplevelser och skapar kontakt mellan människor ur olika samhällsgrupperingar
- den ger alla som deltar en kamratlig och trygg social gemenskap



Detta är Sveriges MotorCyklister

Sveriges MotorCyklister är en intresseorganisation för alla som kör motorcykel.



Maria Krafft, måldirektör Trafikverket

Hur ser du på motorcyklarnas och mopedernas roll för att öka framkomlighet, minska trängsel och bidra till medborgarnas mobilitet i våra större städer?

-Vi behöver bli betydligt bättre på att gynna de trafikslag som är yteffektiva och kapacitetsstarka och samtidigt lever upp till hållbarhetsmål för klimat, miljö, säkerhet, inte bullrar och upplevs trygga. Tvåhjulingar är yteffektiva både vad gäller trafik och parkering och är under dessa förutsättningar framtidsfordon.

Hur ser du på motorcyklarnas och mopedernas roll i ett hållbart transportsystem?

-Tvåhjulingar med motor kan vara ett alternativt sätt att förflytta sig om de drivs och framförs på ett hållbart sätt. Vi borde kunna förvänta oss tysta, fossilfria rena och säkra motordrivna tvåhjulingar i en snar framtid eftersom tekniken är tillgänglig. Dagens motorcyklar och mopeder med förbränningsmotorer är på sikt inte möjliga att kombinera med hållbarhetsmålen, därför är marknaden för nya produkter högtintressant.

Hur kan samhället bidra till att öka användningen av yteffektiva fordon som cyklar, motorcyklar och mopeder istället för att köra bil (t ex infrastruktur, trafikreglering, parkering) ?

-Städer kan sätta egna radikala mål om hållbarhet. Gatuparkering minskas för bilar för att effektivisera tillgängligheten med kollektivtrafik, gående och cykel. I denna utveckling kommer fordon som är ytsnåla, tysta och rena att spela en stor roll. Cykeln är redan ett dominerande fordon i många städer och det borde även helt eller delvis motoriserade fordon också kunna vara.

Detta är SMC

Motorcyklar har funnits sedan början av 1900-talet. De används främst av privatpersoner för pendling och fritidsresor men de används även inom militären, polisen, parkeringsbolag, läkare, räddningstjänst, budverksamhet och mycket annat.

SMC bildades 1963 och har cirka 70 000 medlemmar. Var tredje svensk MC-ägare är SMC-medlem. Att så många frivilligt stödjer SMC är avgörande för verksamheten. Beräkningar visar att SMC-medlemmar kör 80 procent av alla körda MC-mil i Sverige. SMC:s främsta uppgift är att tillvarata motorcyklisternas intressen i alla frågor som är av intresse för motorcyklismens utveckling. SMC representerar svenska motorcyklister i alla sammanhang lokalt, regionalt och nationellt. På SMC:s kansli arbetar 13 personer. I SMC finns 400 klubbar, 21 distrikt och cirka 1000 förtroendevalda.

Många beslut som påverkar svenska motorcyklister fattas utanför Sverige. SMC är engagerade internationellt genom Nordiskt Motorcykel Råd, NMR, Federation of European Motorcyclist's Association, FEMA och Federation Internationale de l'Automobile, FIA.

Gemenskap

Gemenskapen är ett grundfundament i SMC. MC-kulturen kännetecknas dels av att motorcyklister ställer upp för varandra, dels av mängder av möten och aktiviteter med motorcykeln i centrum. MC-gemenskapen överbryggas språk och kulturer i SMC:s internationella kontakter. Kontakter skapas via internetforum, klubben, MC-tidningar, SMC-boken, SMC-appen och gruppresor på MC. Varje dag under MC-säsongen arrangeras mängder av MC-aktiviteter inom SMC.

Ökad säkerhet på tvåhjulig MC

Nollvisionen utgår från att alla delar i vägtransportsystemet måste samverka för att öka trafiksäkerheten, även för motorcyklister. SMC arbetar i första hand med att förebygga olyckor men även för att minimera skaderisken bland förare och passagerare på tvåhjuliga motorcyklar om olyckor sker. Därför är det viktigt att Nollvisionen inkluderar motorcyklister. SMC:s trafiksäkerhetsarbete handlar om fyra delar:



Kunskap och information

Den viktigaste delen av SMC:s trafiksäkerhetsarbete handlar om att sprida information – inte bara till motorcyklister utan även till media, myndigheter, försäkringsbolag, beslutsfattare och andra. SMC samlar fakta, kunskap, studier och deltar i forskning. Resultaten används som argument för ökad säkerhet. För SMC är det viktigt att alla beslut som fattas och får konsekvenser för svenska motorcyklister är baserade på fakta och inte utifrån fördomar och förutfattade meningar.

Genom SMC School kan 15 000 personer delta i fortbildning varje år på sin motorcykel. SMC Schools verksamhet kostar medlemmarna cirka två miljoner årligen. SMC är numera anslutna till Svemo och därmed Riksidrottsförbundet. SMC Sport är SMC:s arrangör av idrottsarrangemang. SMC Sport har på kort tid blivit en av Sveriges ledande arrangörer av träning och tävling på storbanor. Detta är ännu ett sätt att få bort de allra snabbaste förarna från väg till bana där man får träna och tävla på MC i hög fart under ordnade former. Detta är därför en viktig del i SMC:s trafiksäkerhetsarbete.

Var syns SMC?

Stora resurser avsätts i SMC för kommunikation. Medlemstidningen MC-Folket är sedan 1964 huvudorganet för information. SMC:s hemsida www.svmc.se uppdateras dagligen och är den mest innehållsrika då det gäller fakta och statistik om allt som rör motorcyklar i Sverige. Till detta kommer Forum och sociala media där SMC:s budskap visas miljontals gånger varje månad. Studier visar att information från MC-kollektivet är den bästa avsändaren när det gäller att forma säkerhetsmedvetandet.



SMC – en av världens största arrangörer av MC-kurser

De flesta olyckor beror på mänskliga misstag, av både motorcyklister och andra trafikanter. MC-föraren har den största möjligheten att förebygga både skador och olyckor samt att undvika riskfyllda situationer. För det behövs ökad kunskap och medvetenhet.

SMC har sedan 1973 arrangerat fortbildning för att höja kompetensen hos motorcyklister. Innehållet har utvecklats och idag är SMC en av världens största arrangörer av MC-kurser. Oavsett vilken motorcykel man kör och vem det är som kör motorcykeln anser förarna efter kursens slut att den gett ökad färdighet, att man blivit bättre på att hantera svåra situationer, att man fått resurser att fokusera på rätt saker och att man blivit bättre på att anpassa hastigheten efter rådande trafiksituation.

När motorcyklister svarar på vad som betytt mest för den egna säkerheten rankas erfarenhet högt. Detta speglas i dödstalen på tvåhjulig MC. En tredjedel av dem som dödas på motorcykel saknar körkort. Nya körkortstagare och nyblivna MC-ägare är överrepresenterade i dödsolyckor. Att nå nyblivna motorcyklister med ett säkerhetsbudskap är därför något SMC prioriterar genom att erbjuda alla körkortstagare ett års medlemskap gratis. Möjlighet för privat övningskörning har skapats på grundkurser i hela landet då specifikt broms- och kurvteknik tränas.

Opinionsbildning

Innan ett beslut fattas som rör motorcyklister i Sverige bör det föregås av en utredning, analys och ibland även remiss. Då är det viktigt att beslutsfattarna får fakta, kunskap, forskning och studier som rör den aktuella frågan – något som SMC bidrar med. SMC svarar på remisser och lämnar yttranden som rör motorcyklism. Genom SMCs 70 000 medlemmar har vi en unik möjlighet att bidra med brukarperspektiv i olika sammanhang.

All forskning visar att det är en grundförutsättning för trafiksäkerhet att alla trafikslag inkluderas i transportplanering lokalt, regionalt och nationellt. Här finns en stor förbättringspotential i Sverige jämfört med andra länder.

Jämställdhet och mångfald

Antalet och andelen kvinnor som tar MC-körkort har halverats under en 15-årsperiod och fortsätter att sjunka varje år. Antalet manliga körkortstagare är konstant. För SMC är det självklart att alla ska kunna ta körkort och hitta en motorcykel som passar föraren. Det är inte acceptabelt att kvinnor och män har olika förutsättningar att klara en körkortsutbildning och körprov. SMC:s aktiviteter är i stort sett alltid öppna för både kvinnor och män men vi erbjuder även särskilda MC-kurser och träffar, enbart för kvinnor. SMC erbjuder också aktiviteter för unga MC-förare.

Det är möjligt att genomföra teoriprov för personbil på 14 språk utöver svenska. SMC verkar för att även teoriprov för MC ska kunna genomföras på dessa språk för att göra det möjligt för utlandsfödda att ta MC-kort och bli en del av MC-gemenskapen.

Nationella och internationella klimatmål

Världen enades i Paris 2015 om ett nytt globalt klimatavtal som innebär att ökningen av den globala medeltemperaturen ska stanna väl under 2 grader. Bara fyra grader åt andra hållet har givit istider vilket visar hur känsligt klimatsystemet är. Det svenska målet är att 2050 ska inga nettoutsläpp av växthusgaser ske. Sveriges riksdag har dessutom beslutat om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Det gäller därmed att följa utveckling noga.

Motorcyklar är smarta fordon

Motorcyklar är yteffektiva fordon som bidrar till ökad framkomlighet. En standardmotorcykel väger omkring 200 kilo medan en normalbil väger minst ett ton. De flesta resor med bil sker med drygt en person per bil.

När det gäller miljöpåverkan har motorcyklar en rad fördelar:

- Sedan 2003 är motorcyklar försedda med avgasrening
- Motorcyklar sliter mindre på vägarna jämfört med bil
- Motorcyklar drar mindre bensin jämfört med bil
- Motorcyklar återvinns i stort sett i sin helhet
- Motorcyklar har en miljövänligare tillverkningsprocess jämfört med bilar
- Tester som genomförts av SMC visar att resor med MC tar betydligt kortare tid jämfört med andra färdmedel i Stockholm.
- Motorcyklar står inte still i köer på samma sätt som övriga fordon, vilket minskar utsläpp

Allt fler väljer därför att pendla med MC och moped!

Koldioxidutsläpp från motorcyklar

Koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Sverige 2016 var 15,8 miljoner ton koldioxid. Av detta bidrog motorcyklar och mopeder med en halv procent (0,088 miljoner ton). All MC-trafik i Sverige under ett år motsvarar 10 900 personer* som flyger tur och retur Stockholm-Bangkok. Det kan jämföras med att cirka 250 000 svenskar reser till Thailand varje år.

Flest MC-mil, 224 per år, körs i Stockholms län vilket sannolikt beror på att flest MC-ägare pendlar här.

Utländska studier visar att om fler väljer att köra MC istället för bil skulle köer och avgasemissioner minska och parkeringsplatserna räcka till. Om motorcyklar dessutom får köra i bussfiler förbättras framkomligheten, körtiden kortas och koldioxidutsläppen sjunker ytterligare. Detta konstaterades i London där MC tilläts i närmare 1000 bussfiler, något borgmästaren och tillsynsavdelningen London Traffic Assembly vill utvidga till alla bussfiler i samtliga kommuner.

Om 30 procent av bilisterna i Stockholm körde MC istället för bil skulle koldioxidutsläppen minska med drygt 9 000 ton vilket motsvarar drygt 11 000 personer som flyger tur och retur till Bangkok.

Motorcyklar och mopeder får köra i alla miljözoner

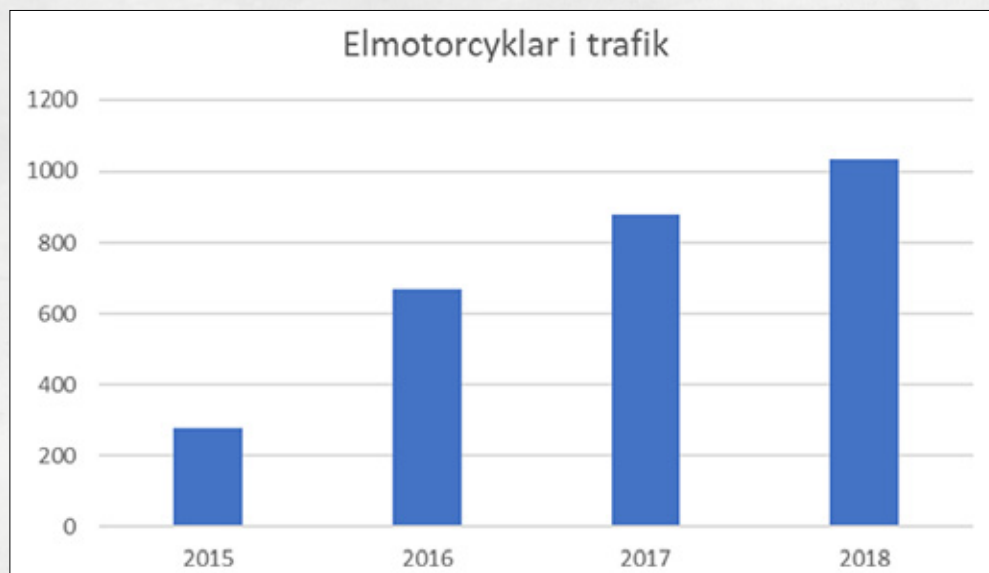
Regeringen beslutade våren 2018 att från 1 januari 2020 ge kommunerna möjlighet att införa tre olika miljözoner. Regeringen valde samtidigt att tillåta samtliga motorcyklar och mopeder att få köra i alla miljözoner. SMC tolkar detta som att regeringen ser MC och mopeder som ett smart, yteffektivt och miljövänligt fordon som bidrar till att göra luften renare och stadsmiljön bättre i städerna.



* Sträckan mellan Arlanda och Bangkok är 8 326 km. En flygstol genererar då ett koldioxidutsläpp på 4 ton (enligt Utsläppsrätt.se). Siffrorna för flygstolen gäller om man applicerar "Radiative Forcing Index". Vid beräkningar av flygets klimatpåverkan kompenserar RFI-värdet för den miljöeffekt som utsläpp av vattenånga och kväveoxider har på hög höjd.

Premie till elmotorcyklar

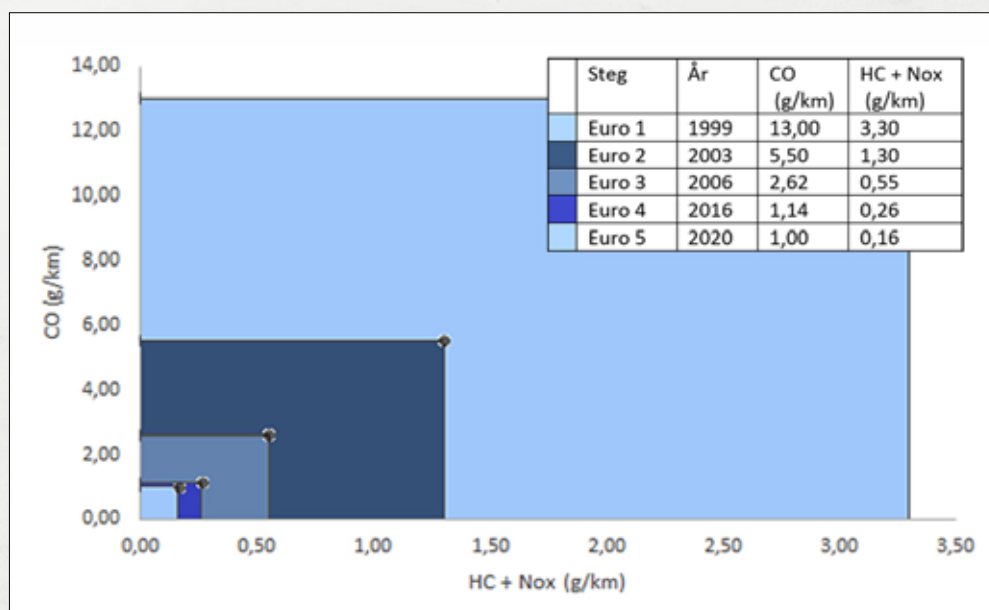
Regeringen delar ut 350 miljoner kronor årligen bland dem som köper elcykel, elmoped och elmotorcykel 2018-2020. Syftet är att få fler att pendla klimatvänligare. Om fler använder lätta elfordon istället för bil anser regeringen att den globala resursanvändningen och klimatutsläppen minska. Nyregistrering av elmotorcyklar går snabbare jämfört med elbilar. Ökningen av elmotorcyklar i trafik är 73 procent sedan 2015.



Källa: Vägtrafikregistret

Sänkta avgasemissioner från motorcyklar

Avgaskrav infördes för motorcyklar 1999. Genom skärpta krav från Euro 1-Euro 3 har utsläppen av kolmonoxid och kolväten minskat med 94 procent och utsläpp av kväveoxider har minskat med 50 procent. Från 2016 gäller ytterligare skärpta krav för alla motorcyklar genom Euro 4. År 2020 sänks utsläppsnivåerna igen genom Euro 5 vilket motsvarar Euro 6 för bilar. SMC välkomnar denna utveckling.



CO: Kolmonoxid
HC: Kolväte
Nox: Kväveoxider

Fossilfria motorcyklar

Utvecklingen av ny fossilfri teknik går snabbt. Även om registreringen av elmotorcyklar ökar utgjorde de bara 0,45 % av 913 723 motorcyklar som registrerades i Europa under 2017. MC-tillverkarna ligger steget efter biltillverkarna då det gäller fossilfria fordon. Det främsta alternativet som finns idag till förbränningsmotorn är motorcyklar som drivs med el:

- Harley Davidson, känt för sitt mullrande ljud, kommer med en elmotorcykel under 2019
- KTM, Energica och Zero med flera har elmotorcyklar på marknaden
- Honda har nyligen tagit patent på en bränslecellsmotorcykel

Alla stora MC-tillverkare har presenterat självkörande konceptmotorcyklar. Att förutspå vad som finns på den europeiska marknaden om tio år är omöjligt med tanke på den teknikutveckling som pågår hos både de etablerade MC-tillverkarna och nya uppstickare.

Laddplatser

Elmotorn är överlägsen förbränningsmotorn i energieffektivitet med en betydligt högre verkningsgrad. Nackdelen är idag räckvidden, brist på laddplatser och avsaknaden av ett enhetligt betalsystem. En förutsättning för att elfordon ska kunna färdas i landet är att det finns laddplatser. Enligt databasen uppladdning.nu finns 2 688 registrerade laddplatser och 10 555 uttag i Sverige. Även om det i alla sammanhang står att laddplatserna är avsedda för elbil fungerar de självklart för motorcyklar som har motsvarande laddstandard.

Ljud eller buller?

Många har åsikter om ljudet från motorcyklar. Några ser det som en hälsorisk. Ljudet från en motorcykel med originalsystem ligger inom gällande bullergräns. Dessa system sitter på fordonet då det typgodkänns medan det oönskade bullret uppstår när ägarna byter till ett utbytessystem som låter betydligt högre.

Bullerfrågan är högaktuell i EU och det finns en risk att man lagstiftar om ännu tuffare krav på nya MC. Det löser inte problemet - det är ju de olagliga utbytessystemen som är problemet. Här ligger ansvaret i första hand på oss som kör motorcykel att dels köra en MC med lagliga ljuddämpare som klarar bullerkraven, dels köra på ett sätt som inte ger onödigt högt buller.





En återfallsknutte på el

Jerker är 55 år och jobbar med miljöfrågor på ett forskningsinstitut i Stockholm. När han 2017 bestämde sig för att börja köra MC igen fanns det inget alternativ till el. Han bokade tid för provkörning efter att ha sett hojen Zero S på MC-mässan. Efter provkörningen blev hojen hans.

Hur använder du din el-hoj?

-Jag pendlar till och från jobbet varje dag under MC-säsongen. Jag använder den för alla slags kortare ärenden och utflykter i närområdet. Det är en stor fördel att köra MC i Stockholm. Man kommer fram snabbare i köer, motorcyklar är undantagna från trängselskatt och jag har tidigare sluppit betala P-avgifter.

Är du nöjd med räckvidden?

-Jag laddar motorcykeln enbart hemma. Kör man i laglig hastighet är räckvidden cirka 20 mil. Kör man snabbare tappar man laddningen på en kortare sträcka. Jag har ingen snabbbladdare till min MC, för min del räcker det med hemladdning. Min längsta resa hittills var cirka 15 mil till huset på Gotland. Jag är ingen touring-motorcyklist.

Vilka för- och nackdelar finns det med elmotorcykel?

-Inköpskostnaden är högre medan den är billigare att köra och äga. Servicekostnaderna är betydligt lägre jämfört med standardhojar. Det är en härlig naturupplevelse att köra en el-MC, man störs inte av motorljudet. Däremot har jag upplevt att andra trafikanter inte lägger märke till mig då jag kommer på min Zero. Jag får därför vara extra försiktig. Max lastvikt är låga 167 kg vilket gör att man inte kan åka två fullvuxna personer med skyddsutrustning och packning på motorcykeln.



Tre elhojar i garaget

Efter 35 år på bensindrivna motorcyklar gick Gert över till elmotorcykel 2015. Nu äger han tre elmotorcyklar varav två Energica som han också importerar. Gert körde 800 mil på de två hojarna under förra säsongen och kör mest på roliga utflykter som körs på små kurviga vägar.

Skillnad på el och bensin?

-De största skillnaderna är att elhojen inte har några växlar och det omedelbara vridet. Man får enorm effekt, kul teknik och ett modernt koncept. Nackdelen är räckvidden. Mina hojar tar sig max 20 mil på en laddning vid eko-körning. Vid aktiv körning kan jag köra 10-12 mil innan jag måste ladda. Då passar jag på att sträcka på benen och ta en fika under snabbbladdningen som tar högst 30 minuter. En grundregel om man har el-hoj är att man laddar varje gång man stannar för att ha mer laddning när man kör jämfört när man kom.

Hur långt har du kört?

-Min längsta resa hittills är till sommarstället 35 mil bort. Då laddade jag motorcykeln tre gånger. Genom uppladdning.nu hittar jag alla laddplatser i Sverige via GPS. Jag kan utan problem köra från Lund till Stockholm eller Göteborg, där finns det laddplatser.

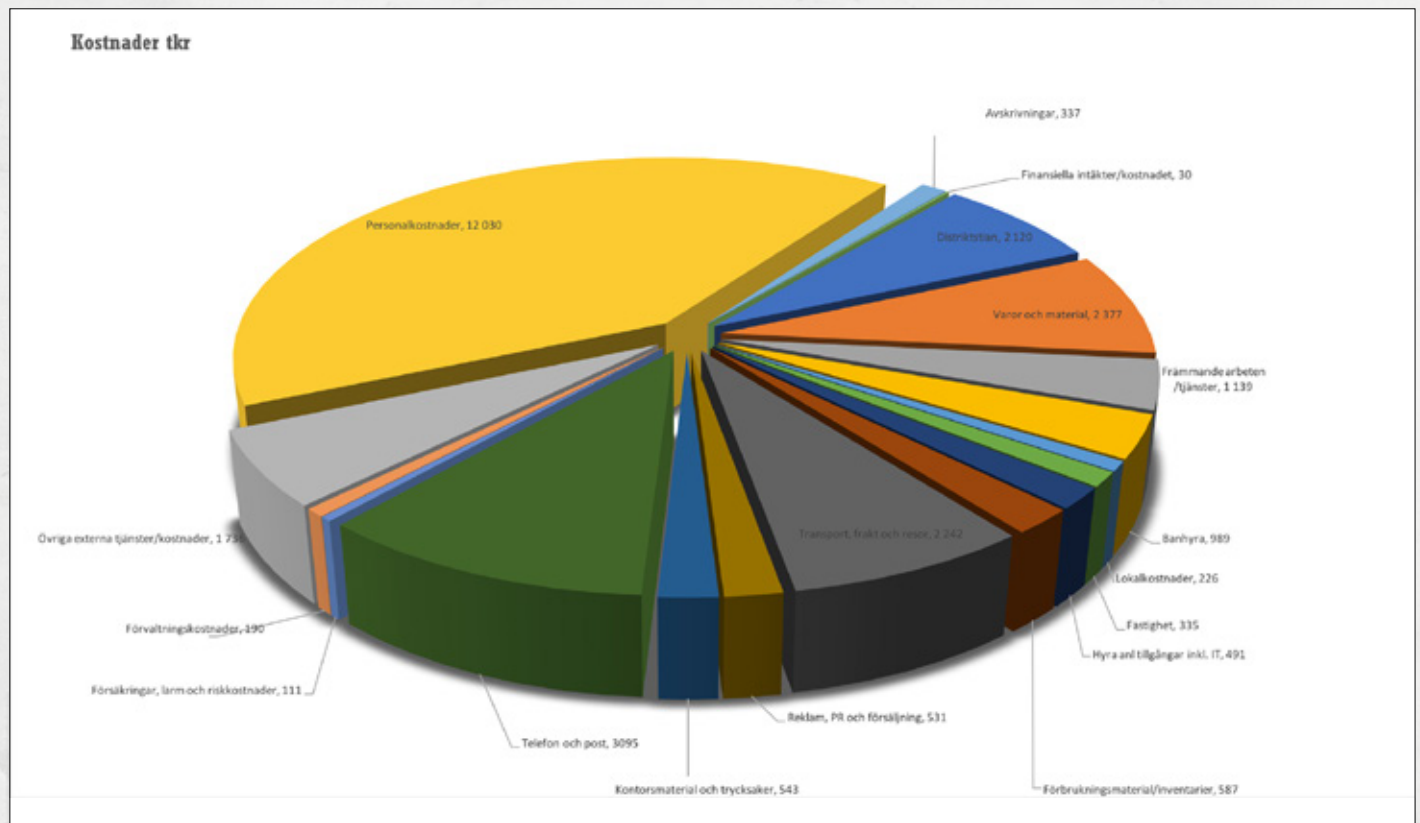
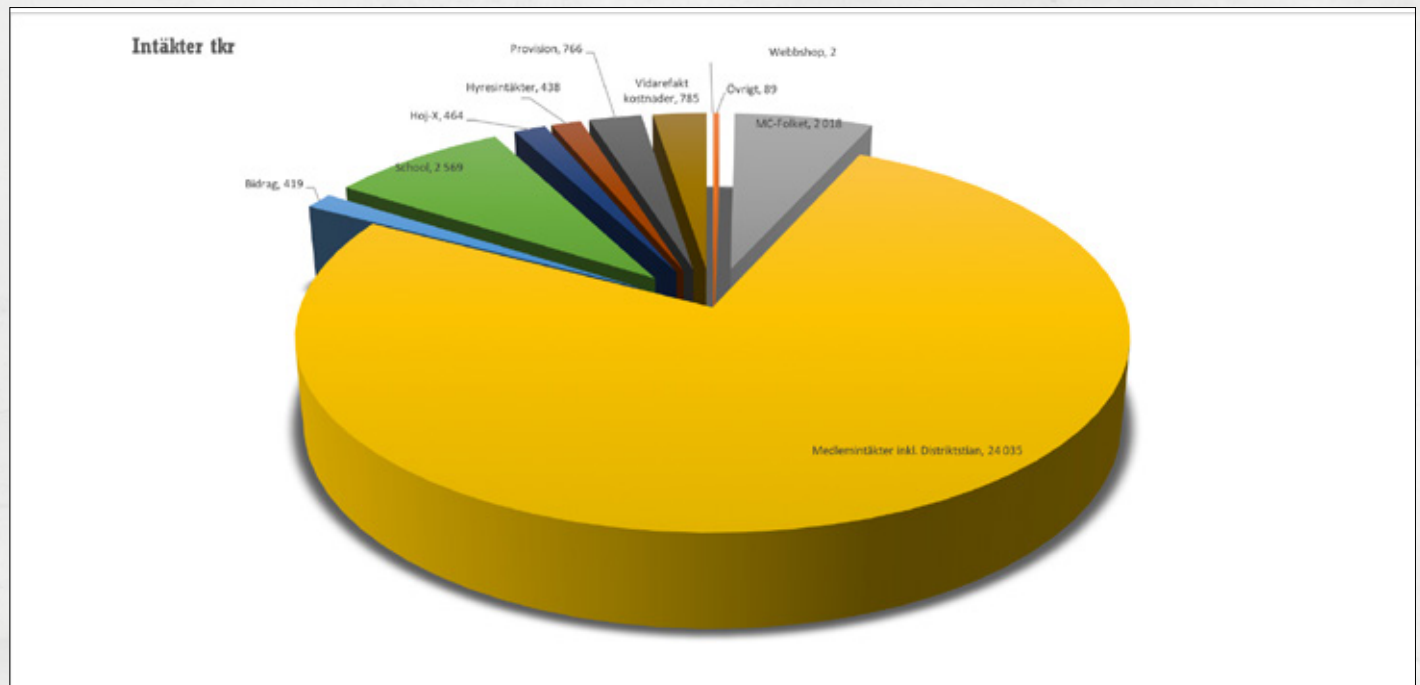
Ekonomi?

-Elhojarna är billiga att äga då både service och laddning kostar mindre jämfört med bensindrivna motorcyklar. Däremot är de dyrare i inköp. Här är regeringens bidrag på 10 000 kronor mycket välkommet!

SMC ekonomi

SMC omsätter närmare 30 miljoner kronor per år. De huvudsakliga inkomsterna är medlemsavgifter, annonser och kursavgifter i SMC School. De största utgiftsposterna är löner, porto och transporter.

Fördelning av intäkter och utgifter



Konklusion och vision

MC-branschen i Sverige och Europa

SMC räknar med att det finns omkring 2 500 personer i Sverige som arbetar i MC-branschen. Du hittar dem på trafikskolor, MC-handlare, MC-tillverkare, tidningar, organisationer, förarprövare, MC-poliser, MC-bud, parkeringsvakter, försäkringsbolag, events med flera. I hela Europa finns omkring 300 000 anställda i MC-branschen.

Motorcyklismen bidrar till samhället

Varje år betalar svenska MC-ägare in 260 miljoner kronor i fordonsskatt, drivmedelsskatt och moms. Utöver detta betalar de cirka 90 miljoner kronor i trafikförsäkringsskatt, dvs totalt 350 miljoner kronor. SMC-medlemmarna svarade i en Demoskop-undersökning att man dessutom lägger 12 000 kronor per år på varor och tjänster som har med MC-ägandet att göra. Totalt handlar det om en dryg miljard. Till staten kommer också skatter från anställda i branschen, moms på fordon, skyddsutrustning, utbildning, hotell, mat, fika och så vidare. Självklart ska de skatter motorcyklisterna betalar in, investeras i åtgärder på vägarna för att öka MC-säkerheten.

Stora event som Hojrock i Västervik, Custom Bike Show i Norrtälje och Mälaren Runt lockar tusentals motorcyklister och åskådare. Varje person genererar ett antal hundralappar till besöksnäringen. Till detta kommer MC-turister och hundratals lokala MC-träffar som sker landet runt.

SMC:s säkerhetsarbete räddar liv och spar pengar

Antalet motorcyklar på de svenska vägarna har fördubblats under de senaste 20 åren. Samtidigt har antalet dödade och svårt skadade i stort sett halverats. Varje dödsfall i trafiken beräknas kosta cirka 25 miljoner kronor och varje allvarligt skadad 4,7 miljoner kronor. Det beror på en mängd faktorer som säkrare MC-förare, säkrare fordon, bättre skyddsutrustning och annat som omfattas av det trafiksäkerhetsarbete som bedrivits ideellt i SMC. Samhället sparar alltså varje år stora belopp på det säkerhetsarbete som sker inom SMC: information, kampanjer, fortbildning, privat övningskörning och liknande.

SMC:s vision

SMC vill se en framtid där nyregistrering av fossilfria motorcyklar ökar men där samtidigt motorcyklar med förbränningsmotorer lever vidare på något sätt, kanske genom utveckling av alternativa drivmedel. Dagens motorcyklar blir allt renare och har en självklar plats i morgondagens transportsystem, men även våra historiska fordon måste få finnas kvar. Sverige har en världsunik motorkultur och teknisk kompetens. Förmågan att reparera, återanvända eller återskapa gamla föremål är färdigheter som måste bevaras och föras vidare till kommande generationer.

Motorcyklar och mopeder är smarta fordon som med rätt stimulans kan bidra till ökad framkomlighet och minskad trängsel. Motorcyklar och mopeder måste inkluderas i all slags transportplanering. SMC tror på en fortsatt ökning av motoriserade tvåhjulningar för att möta behovet av transporter i våra växande storstäder.

Både MC-köpare och beslutsfattare måste informeras mer om fossilfria motorcyklar. För att stimulera köp av elmotorcyklar behöver "super-MC-bonus" motsvarande bil införas. Det måste bli självklart att motorcyklar kan använda alla laddstationer och ingår i planering av laddinfrastruktur.

SMC:s ambition är att förklara hur vi som MC-ägare kan minska miljöpåverkan, till exempel genom att sänka farten och minimera trimning som leder till ökade avgaser och buller.



Om denna rapport och GRI

Detta är den andra hållbarhetsredovisningen som publiceras av SMC och Svemo. Vi har valt att publicera dem gemensamt. Hållbarhetsredovisningarna bygger så långt det är möjligt på Global Reporting Initiatives (GRI Standards) grundläggande råd för relevant och trovärdig redovisning. Redovisningen har tagits fram i samarbete med HUAros (www.huaros.se) och Anders Åkesson Konsult AB. Utgivningsåret är 2018. SMC och Svemo kommer att överätta redovisningen till engelska. SMC och Svemo uppdaterar respektive hållbarhetsredovisning regelbundet. Källförteckning hittar du på respektive organisations hemsidor.

Fotografer: 1, 10 Caroline Joelsson MXCarro. 2, 11, 12 Joachim Sjöström. 3 Bildbyrån. 4, 7, 8 Nils Ryrholm. 5 CrossMor. 6 LS-Photo. 9 Filip Backlund. 13 Fredrik Elfdahl. 14 Jerker. 15, 16 Gert Thell. 17 Gustav Mårtensson.



17

SVEMO
SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET



Sveriges MotorCyklister

Sprängstensgatan 2, 600 02 Norrköping
Tel: 011-23 10 80 Fax: 011 23 10 81
kansli@svemo.se • www.svmc.se

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70
info@svmc.se • www.svmc.se