

MC-VISIONEN 2.0



September 2014

Sveriges MotorCyklister

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	3
1.1 Bakgrundsfakta om Nollvisionen	3
1.2 Var finns motorcyklisterna i Nollvisionen	4
1.3 Förebygga olyckor eller skador?	4
1.4 Ett delat ansvar för ökad trafiksäkerhet	4
2. MOTORCYKLISTERNAS ANSVAR	4
2.1 Personlig skyddsutrustning	5
2.2 Synbarhet	5
2.3 Andra användare av motorcykeln	6
2.4 Alkohol och droger	6
2.5 Olovlig körning	7
2.6 Grundutbildning	8
2.7 Fortbildning	8
2.8 Erfarenhet och riskmedvetenhet	9
2.9 Hastighet	10
2.10 Barn på motorcyklar	10
3. SAMSPEL MED ANDRA TRAFIKANTER	11
3.1 Från ett mc-perspektiv	11
3.2 Andra trafikanter	12
3.3 Körning i köer, motorcyklar i bussfiler och framflyttade stopplinjer	12
4. ETT MC-VÄNLIGARE VÄGTRANSPORTSYSTEM	13
4.1 Styrdokument och trafikstrategier	13
4.2 MC – ett smart fordon	13
4.3 Räcken	14
4.4 Friktion, beläggning, markeringar, brunnsock och grus	15
4.5 Kurvor och korsningar	16
5. SÄKRARE FORDON	16
5.1 Teknik, ABS och olyckor	16
5.2 Diesel- och oljespill från andra fordon	17
6. SLUTORD	18
7. SMC Index, döda på MC i förhållande till MC i trafik	18
KÄLLHÄNVISNINGAR	19

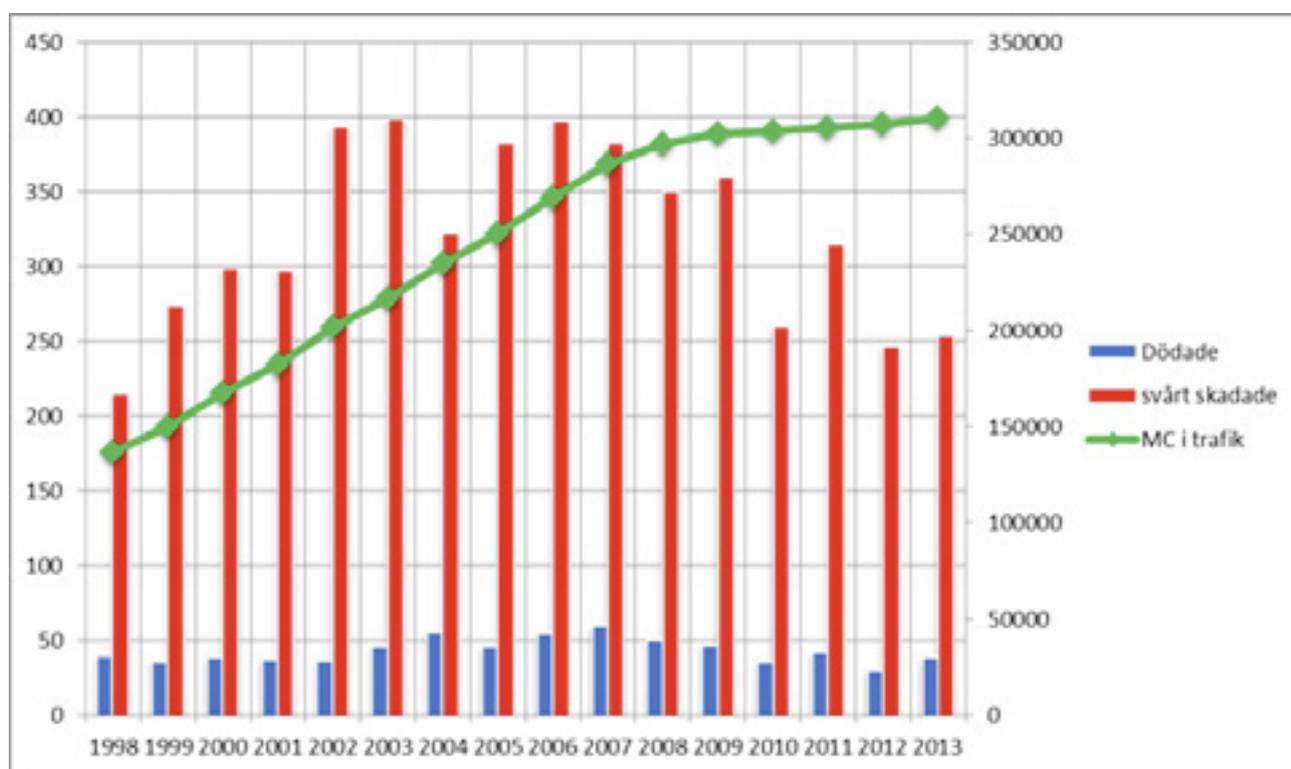
1. INLEDNING

Vid Tylösandskonferensen 2008 presenterades MC-Visionen för första gången. Syftet var att presentera motorcyklernas syn på de nya etappmålen inom Nollvisionen och hur de ska kunna uppnås. Sex år senare kommer MC-Visionen version 2.0 som uppdaterats utifrån statistik, forskning, nya kunskaper och erfarenheter.

Sveriges MotorCyklister, SMC bildades 1963. Tidigt i organisationens historia började medlemmarna inse vikten av att arbeta med trafiksäkerhet samt att informera medlemmar, myndigheter och beslutsfattare för att kunna påverka beslut och inriktning i olika frågor. SMC drev till exempel krav på hjälmlag, obligatoriskt halvljus och att man inte skulle få MC-körkort på köpet med bilkörkortet. Redan 1973 började SMC arbeta med frivillig fortbildning för motorcyklister. SMC har med andra ord drivit ett Nollvisionsarbete under drygt 50 år med egna mål, på vårt eget sätt och med våra egna metoder.

Antalet motorcyklar i trafik har tredubblats sedan 1990, och är idag cirka 300 000. Olyckstalen för dem som färdas på tvåhjulig motorcykel varierar de senaste fem åren mellan 30-40 dödade och 250-300 svårt skadade. Medelåldern på svenska MC-ägare har stigit och var vid halvårsskiftet 2014 53 år.

Dödade och svårt skadade på motorcykel i förhållande till MC i trafik 2000-2013



Källa: Trafikverket och Transportstyrelsen För åren 2010-2013 har dödade på fyrhjulig motorcykel exkluderats. Svårt skadade på fyrhjulig MC ingår i statistiken för samtliga år.

1.1 Bakgrundsfakta om Nollvisionen

Allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige utgår från Nollvisionen och etappmålsarbetet leds av Trafikverket, vars hemsida säger: "Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet.

Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador (1). "

1.2 Var finns motorcyklisterna i Nollvisionen?

Det var heta diskussioner 1997 när Nollvisionen antogs. Var visionen överhuvudtaget förenlig med att det skulle finnas motorcyklisterna på vägarna? Idag råder total enighet om att motorcyklisterna är en naturlig del av transportsystemet. Trafikverket har i samarbete med en lång rad aktörer, bland annat SMC, tagit fram en gemensam strategi för ökad säkerhet på motorcykel och moped. Version 2.0 presenterades i september 2012 (2). Nya etappmål har formulerats där oskyddade trafikanter särskilt lyfts fram (3). Då nya regler för Vägar och Gators utformning antogs 2012 var förare och passagerare på motorcyklar och mopeder för första gången inkluderade i gruppen oskyddade trafikanter.

Trots goda intentioner beaktas motorcyklisterna som trafikantgrupp i ytterst begränsad omfattning när det gäller utformning av vägtransportsystemet. Det finns få initiativ till en vägmiljö anpassad för andra trafikanter än dem som färdas i personbil. Det är bakgrunden till SMC:s MC-vision 2.0 med förslag på hur antalet dödade och skadade motorcyklisterna kan minska för att nå etappmålen 2020.

1.3 Förebygga olyckor eller skador?

Redan 1997 fastställdes i regeringens proposition om Nollvisionen att "människans fysiska förutsättningar att tåla yttre våld vid trafikolyckor ska vara normgivande vid utformningen av transportsystemets olika delar". Man konstaterade genom krockvårdskurvor att risken för att en fotgängare dödas i en kollision med personbil i 30 km/timme är 10 procent vilket legat till grund för sänkta hastigheter i tätorter från 50 till 30 km/timme. Krockvårdskurvan har också legat till grund för hur vägar byggs för fotgängare, cyklisterna och de som färdas i bil och kallas modell för säker trafik (4). Det finns ingen motsvarighet för motorcykel.

Utgångspunkten för modellen för säker vägtrafik – att mänskliga misstag i trafiken inte ska leda till svåra personskador – fungerar därmed inte för motorcyklisterna som färdas i hastigheter upp till 120 km/timme. Motorcyklisterna är oskyddade trafikanter med helt andra behov än till exempel bilister. SMC:s MC-vision handlar därför främst om att förebygga att olyckor sker eftersom varje olycka kan betyda allvarliga skador eller dödsfall. Givetvis handlar samtliga delar också om att minimera risken för allvarliga skador.

SMC förordar att statistik inhämtas och används från försäkringsbolag som hanterar alla skador som anmäls av MC-ägare. Idag utgår allt trafiksäkerhetsarbetet från dem som dödas på en motorcykel vilket endast är en del av sanningen om vilka MC-olyckor som sker och varför.

1.4 Ett delat ansvar för ökad trafiksäkerhet

SMC ser fyra delar av vägtransportsystemet som måste samverka för att öka trafiksäkerheten för motorcyklisterna och nå etappmålen. MC-Visionen presenteras utifrån dessa fyra delar samt utifrån hur olyckor kan förebyggas och skaderisken minimeras. MC-Visionen utgår från förare och passagerare på tvåhjuliga motorcyklar. De fyra delarna är:

1. Motorcyklisterna själva
2. Andra trafikanter
3. Vägmiljön
4. Motorcykeln

2. MOTORCYKLISTERNAS ANSVAR

Föraren av ett fordon har alltid huvudansvaret då han/hon färdas på vägen. De flesta olyckor beror på mänskliga misstag, hos motorcyklisterna eller en annan trafikant. Ansvaret gäller motorcyklisterna i ännu högre grad än andra trafikanter – MC-förare är alltid förlorare oavsett vem som vållar en olycka. Motorcykeln är ett fordon som är krävande att köra eftersom den oftast bara har två hjul och därmed kräver mer av föraren jämfört med föraren av en bil. Det är MC-föraren som har den största möjligheten att förebygga både skador och olyckor och han/hon måste undvika att hamna i situationer som kan leda till en olycka. Motorcyklisterna är väl medvetna om riskerna kring att köra motorcykel och lika måna om sin egen säkerhet som andra trafikanter (5).

Egentligen kan man säga att motorcyklisterna bäst förebygger skador innan man kliver på motorcykeln. Motorcyklisterna måste förbereda sin körning maximalt för att minimera skador vid en eventuell olycka.

2.1 Personlig skyddsutrustning

Den enda skyddsutrustning som krävs i Sverige för att köra motorcykel är hjälm, lagen kom redan 1975. Hjälmanvändningen bland svenska motorcyklister är 100 procent (5). De som dödats utan att ha använt hjälm eller använt den felaktigt saknade körkort och var i flera fall påverkade av alkohol och/eller droger (6).

Det finns ett antal olika hjälmstandarder i världen, i Europa heter den ECE 22.05. Standarden och testmetoden har kritiserats av MC-press i Sverige och resten av Europa. I Storbritannien genomför regeringen (Department for Transport) egna tester av alla hjälmar som presenteras utifrån ett femstjärnigt system (Sharp). Informationen delas ut till handlare och motorcyklister och beskriver hjälmens skyddsnivå i händelse av en olycka. Syftet är att minska antalet dödade och allvarligt skadade. I Sverige finns ingen myndighet som har ett tillsynsansvar för MC-hjälmar. Den gällande svenska föreskriften för MC-hjälmar är från 1987 (TSVFS 1987:10). Ingen översyn av gällande standard ECE 22.05 pågår för att inkludera till exempel rotationsvåld, trots att forskning finns på området och implementerats för rikhjälmar.

SMC har skickat ut Medical Card tre år i rad till samtliga medlemmar. Det är ett klistermärke som sätts på hjälmen och visar att hjälmens ägare har ett Medical Card i hjälmen, berättar om personen, närmast anhörig och medicinsk historia. Syftet är att informationen på korten ska ge snabb och adekvat vård i händelse av olyckor. Responserna har varit enormt positiv från räddningspersonal och medlemmar.

Trots att ingen lag ställer krav på ytterligare skydd, använder de flesta motorcyklister heltäckande skyddsutrustning; heltäckande skyddsställ, handskar och stövlar. I stort sett all skyddsutrustning som säljs på marknaden idag har CEN-godkända skydd på kroppens mest utsatta ställen. Många motorcyklister kompletterar också skyddsställ med ryggskydd för att förebygga ryggsador. Även nack- och bröstskydd används allt oftare (5). I samband med körprovet för motorcykel är heltäckande skyddsutrustning och ryggskydd ett krav. Motorcyklister lägger ner stora summor på personlig skyddsutrustning för att öka sin egen säkerhet. Försäkringsbolag ställer krav på att skyddsutrustning alltid ska användas vid MC-körning för att försäkring ska få tecknas. En australisk studie av MC-förare som varit inblandade i olyckor visar tydligt att allvarliga skador minskar vid användning av skyddsutrustning för motorcykel (7). En översyn pågår av gällande direktiv av skyddsutrustning och av standarden för MC-skydd. SMC deltar i standardiseringsarbetet i Sverige.

SMC anser att ansvarig tillsynsmyndighet för MC-hjälmar måste utses omgående med syfte att revidera gällande föreskrift, initiera en översyn av gällande standard samt genomföra marknadskontroll av MC-hjälmar på den svenska marknaden.

SMC anser att dagens lagstiftning avseende motorcyklister personliga skyddsutrustning är tillräcklig men att den kan kompletteras med informationskampanjer riktade till motorcyklister och MC-handlare.

Mål: Mer information kan öka kunskap om kvalitet, godkända skydd och nyttan av dessa samt behov av att byta skyddsutrustning med viss regelbundenhet. En översyn av gällande hjälmstandard samt utökad marknadskontroll av hjälmar kan ge färre skadade och dödade motorcyklister.

2.2 Synbarhet

I två enkätstudier bland motorcyklister har över hälften svarat att man det senaste året en eller flera gånger varit nära en kollision med ett annat fordon där den andra trafikanten inte sett motorcykeln. 84 procent svarade att hastigheten inte hade haft någon betydelse för att man inte blev uppmärksam. Mot bakgrund av detta är det inte förvånande att uppmärksamhetskampanjer mot andra trafikanter rankas mycket högt som trafiksäkerhetsåtgärd (5, 8).



Att synas i trafikmiljön är viktigt. Nästan hälften av alla motorcyklister som dödas och skadas gör det i kollisioner med andra trafikanter. Synbarheten kan motorcyklister själva förbättra genom att använda skyddskläder i färg med reflexer. Man kan också använda jacka, väst eller hjälm i varselfärg. Det finns dock inga studier som visar vilken av dessa åtgärder som gör att motorcyklister syns bättre i alla sammanhang. All tillgänglig forskning tyder på att det är belysningen som har störst effekt på ökad synbarhet för MC-förare. Det finns också ett stort utbud av belysning, samtidigt råder stor okunskap på området om vilken typ av belysning som är godkänd. Det finns nyare motorcyklar på marknaden vars främre del är utformad så belysningen inte syns från sidan. VTI genomför just nu en studie om effekter av gult ljus på motorcykel.

Då det gäller hastighet säger Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor att endast 30 procent av motorcyklister bedömts ha kört i laglig hastighet i korsningsolyckorna. Statistik från försäkringsbolag visar samtidigt att i olyckor med fler fordon än en motorcykel inblandad är den andra parten oftast vållande till skadan. Som MC-förare kan man minska risken för kollisioner genom att placera sig mitt i vägen, sänka farten inför korsningar, inte göra omkörningar, hålla avstånd till framförvarande fordon och ha handlingsberedskap. SMC har en egen hemsida med information om problematiken: www.seoss.nu

Synbarhetsproblematiken är en del i obligatorisk riskutbildning för A-körkort men inte i någon annan körkortsbehörighet, något som enligt utländska studier har positiv effekt (17).

SMC anser att dagens lagstiftning är tillräcklig, utöver delen om trepunktsbelysning som endast är tillåten i dagsljus. Det finns behov av information till MC-ägarna om vilken typ av belysning som är tillåten. Det finns också behov av forskning på området som till exempel hur stor betydelse skyddskläderns färg och reflexer har, vilken effekt av användning av väst, jacka och hjälm i varselfärg har för mc-förare, effekt av olika typer av belysning, effekter av trepunktsbelysning och effekter av helljusanvändning på motorcykel dagtid.

Mål: Forskning skulle ge kunskap och ändrad lagstiftning som kan leda till ökad synbarhet och säkerhet för motorcyklister vilket kan minska antalet skadade och dödade. Trepunktsbelysning bör bli tillåtet alla tider på dygnet. Om gult ljus dagtid ger ökad synbarhet bör dispens ges till MC-ägare som kör med detta och ett förändringsarbete av gällande regelverk inledas omgående.

2.3 Andra användare av motorcykeln

Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor med motorcykel 2009-2011 visar att var tredje dödad motorcyklist körde ett fordon man inte ägde (9). I 14 % av fallen var ägarförhållandet okänt. Av dem som omkom på MC 2011-2012 och saknade körkort ägde inte ens hälften motorcykeln och en majoritet av motorcyklarna var avställda/oregistrerade/oförsäkrade (6). Det är statistik som visar att ovana och oerfarna MC-förare löper en stor risk när man kör ett fordon man inte klarar av att hantera.

Då det gäller provkörning av andras motorcyklar verkar MC-ägare väl medvetna om riskerna. I en studie om attityder till trafiksäkerhet svarade nästan alla att man aldrig lånar ut sin MC och om det sker, endast till någon man fullständigt litar på (5).

Det går att förebygga stölder genom att låsa motorcykeln med både fordonets befintliga lås och med godkända tillbehörlåsar. SMC har också framfört att det vid MC-parkeringar bör finnas anordningar där en kätting kan låsas fast. Tillverkare utvecklar larm och allt fler motorcyklar har elektronisk startspärr som gör dem svårare att stjäla. Försäkringsbolag ställer krav på två lås och i vissa fall även förvaring i garage för att försäkring ska få tecknas.

SMC anser att dagens lagstiftning är tillräcklig men det behövs riktad information till handlare, motorcyklister och försäkringsbolag. Kampanjen ska belysa riskerna vid stölder och utlåning av motorcyklar.

SMC anser att det behövs fler MC-parkeringar med fasta föremål som motorcykeln kan låsas fast i.

Mål: Att genom informationskampanjer minska stölder och belysa riskerna med utlåning av motorcyklar till oerfarna förare samt fler MC-parkeringar skapas med särskilda låsanordningar.

2.4 Alkohol och droger

Att alkohol och droger är en livsfarlig kombination med motorcykel är ett känt faktum bland motorcyklister. En studie bland SMC-medlemmar visade att MC-förare har en bättre attityd till alkohol och droger i trafiken jämfört med bilförare (5). På många MC-träffar tillhandahålls alkometrar för att undvika körning dagen efter en alkoholkonsumtion. Problematiken lyfts i riskutbildningen men upplevs av blivande motorcyklister som en självklarhet då de flesta redan har B-behörighet och känner till lagstiftningen.

Samtidigt visar Trafikverkets djupstudier 2009-2011 att i nästan en tredjedel av dödsolyckorna var motorcyklisterna alkohol- och/eller drogpåverkade. De flesta av dessa olyckor skedde på kvällar, nätter och tidigt på morgonen till skillnad från övriga MC-olyckor som främst sker i dagsljus (9). SMC har tittat närmare på de som dödades på MC 2011-2012 och konstaterar att 82 procent av de påverkade förarna som omkom på motorcykel inte hade giltigt A-körkort. Inte ens hälften i gruppen körkortslösa ägde motorcykeln. Nästan samtliga är män och den genomsnittliga åldern är 31,5 år (6). Genom riskutbildningen når man inte gruppen körkortslösa.

Alkolås på motorcyklar skulle kunna förebygga många onödiga olyckor men alkolås som tillbehör är något som används av ett fåtal som erbjudits alkolås istället för körkortsindragning. En majoritet av de alkohol- och/eller drogpåverkade som dödats på MC hade inget körkort, ägde inte motorcykeln och körde en MC som inte fick framföras på väg. De ingår därmed inte i gruppen som erbjuds alkolås. Innan det finns teknik som gör det omöjligt att framföra en motorcykel då föraren är påverkad av alkohol och/eller droger krävs andra åtgärder, till exempel fler poliser på vägarna och förbättrad detekteringsteknik.

Andelen drogpåverkade förare är högre bland dödade MC-förare jämfört med bilförare. Däremot är det inte klarlagt om och i hur hög grad, detta bidrog till dödsolyckan.

SMC anser att dagens lagstiftning är tillräcklig. En tänkbar lösning är fler poliser som genomför utandningsprov vid den tid på dygnet då de flesta dödsolyckor med alkohol- och/eller drogpåverkade förare.

SMC anser att det behövs särskilda informationssatsningar mot riskgrupperna som oftast är inblandade i denna typ av olyckor.

SMC ser det som en självklarhet att alla parter i en trafikolycka testas för alkohol och/eller andra droger, vilket inte sker idag.

SMC anser att polisen behöver detekteringsteknik för att upptäcka förare påverkade av droger.

SMC anser att det behövs forskning som kan klargöra gränsen för när en drogpåverkad person är olämplig som förare, på samma vis som gränsen för alkoholförkan.

Mål: Att inga motorcyklistar dödas eller skadas på grund av alkohol eller andra droger.

2.5 Olovlig körning

En tredjedel av dem som dödades på motorcykel 2011-2012 saknade körkort. Ser man på genomsnittet 2005-2013 är andelen 27,1 procent. SMC har genomfört två studier, bland medlemmar och via hemsidan, och ställt frågan om körkortsinnehav. Båge studierna visar att 100 procent av MC-förarna har A-körkort. Man ser det som en självklarhet och tar för givet att alla i gänget har A-körkort då man är ute på MC-turer (5, 8).

Nästan alla som dör på MC och saknar körkort är män. En majoritet av de körkortslösa förarna ägde inte motorcykeln de körde ihjäl sig på. Två tredjedelar av de körkortslösa körde en motorcykel som var avställd och/eller oregistrerad och/eller oförsäkrad, med andra ord en motorcykel som var olaglig att använda på gator och vägar. Att en majoritet av de körkortslösa förarna dessutom var påverkade av alkohol och/eller droger i samband med dödsolyckan gör att SMC inte ser några likheter mellan svenska motorcyklistar och gruppen körkortslösa MC-förare.

Statistik för svårt skadade på MC visar att olovlig körning är en viktig faktor inte bara bland dödsolyckor utan även bland MC-förare som skadas svårt. Under perioden 2010-2012 finns 760 svårt skadade på tvåhjulig MC i polisrapporterade olyckor i STRADA. 117 av dessa saknade A-behörighet, vilket motsvarar 15 procent. Utöver dessa saknades körkortsuppgift om sju procent vilket gör att det troligen finns fler svårt skadade som saknar körkort (6).

SMC ser inte de körkortslösa som motorcyklistar. De uppfyller inte något av de grundläggande krav man kan ställa för att ses som en motorcyklist: att man har rätt att framföra motorcykeln man kör.

SMC anser att körkortsinnehav hos alla förare av motorfordon måste bli en prioriterad åtgärd i Nollvisionens etappmålsarbete för att halvera antalet dödade och minska de allvarligt skadade med 25 % till 2020. Om alla som körde motorcykel 2011-2012 haft körkort, skulle etappmålet för dödade och allvarligt skadade i stort sett vara uppnått.

SMC anser att gruppen körkortslösa som dör på motorcykel ska särredovisas i all olycksstatistik då gruppen har få likheter med svenska motorcyklistar i övrigt.

SMC efterlyser årlig statistik från Transportstyrelsen och Trafikverket om körkortsinnehav hos om körkortsinnehav hos samtliga motorfordonsförare som dödas och skadas svårt. Ingen vet hur stor andelen är och det krävs en samlad bild av problemet. På samma sätt som i andra länder bör Sverige kunna jämföra dödsolyckorna med polisens belastningsregister.

SMC anser att problematiken måste synliggöras för att medvetandegöra olika aktörer. Det handlar om försäkringsbolag, organisationer, trafikskolor, myndigheter, domstolar, politiker, familj och vänner. Om kunskapen sprids finns möjlighet för alla att både informera och vidta åtgärder.

SMC anser att polisen ska få mandat att prioritera gruppen körkortslösa som helt uppenbart ställt sig på sidan av lagen, inte bara i fråga om olovlig körning. Av artiklarna som SMC samlat på hemsidan åtalas och döms sällan personerna för endast ett brott.

SMC anser att det krävs en kraftsamling för att förändra attityderna i samhället. Att så många som inte har körkort dödas och skadas tyder på att det i vissa grupper är accepterat att köra olovligt. SMC anser att trafikantutbildning bör inledas redan i skolåldern, långt innan körkort är aktuellt.

SMC anser inte att ökade krav och kostnader för att erhålla körkort är rätt väg för att lösa problemet. Tvärtom måste alla parter samarbeta för att så många som möjligt får tillgång till en kostnadseffektiv utbildning.

Mål: att ingen av dem som dödas på motorcykel saknar A-behörighet.

2.6 Grundutbildning

SMC delar uppfattning med världens ledande experter på området: den absolut viktigaste faktorn för att få säkra MC-förare är att ge dem en bra grundutbildning (10). Sverige har en hög standard på utbildningen men det finns en stor förbättringspotential. En utbildning som utgår från motorcykelns unika egenskaper, en sammanhållen utbildning med teoretiska och praktiska inslag där fokus ligger på körning i trafik, en utbildning som inte är inriktad på att klara ett manöverprov och en utbildning där riskutbildningen är naturliga inslag är några exempel som bör ses över. En majoritet av MC-olyckorna sker i kurvor, ofta i kombination med hög hastighet och fel kurvteknik. Kurvteknik förtjänar att vara en viktig del i utbildningen. I en enkätundersökning efterlyste många att SMC:s utbildning på gokartbana borde vara en obligatorisk del i körkortsutbildningen (11).

Erfarenhet är en mycket viktig faktor för personlig säkerhet om man frågar motorcyklister. Den stegvisa accessen till MC-körkort i tre klasser är kostsam för en ungdom och motverkar därmed att man börjar köra på en mindre effektstark motorcykel. Stegvis access bör uppmuntras genom att slopa proven mellan de olika körkortsklasserna.

Att kvinnor, som utgör en mindre risk än män beträffande olyckor på motorcykel, underkänns oftare i körprov för MC är inte rimligt särskilt som kvinnor satsar mer på utbildning i trafikskola och genom privat övningskörning (11). En studie av VTI visar att kvinnor underkänns oftare i lågfartsdelen av manöverprovet. Kvinnor är äldre än män när de tar körkort och VTI:s studie visar att högre ålder och sannolikt lång erfarenhet från bilkörning, inverkar negativt på godkännandegraden (12).

Sverige har den högsta kända andelen körkortslösa förare i Europa som dödas på motorcykel – det är ett icke-önskvärt rekord som behöver uppmärksammas och åtgärdas från alla berörda parter.

SMC anser att hela körkortssystemet i Sverige bör ses över och utgå från motorcykelns unika egenskaper. Sverige bör ansöka om att få bli testland för ett alternativt körkortssystem i EU/EES.

SMC anser att Sverige ska satsa på en sammanhängande grundutbildning med obligatorisk teori och praktik där riskutbildningen ingår som en naturlig del i utbildningen.

SMC anser att alla berörda parter bör samlas för att med gemensamma krafter och åtgärder minska antalet och andelen dödade på motorcykel utan körkort.

Mål: En kostnadseffektiv grundutbildning för A-behörighet som ger säkra och riskmedvetna MC-förare. Att ingen person som dödas på motorcykel saknar körkort eller åkt med som passagerare med en körkortslös förare.

2.7 Fortbildning

SMC har bedrivit fortbildning för motorcyklister sedan 1973. Innehållet har utvecklats och idag är SMC en av världens största arrangörer av kurser för MC-förare. Fortbildning är ett naturligt inslag för att öka säkerheten för många motorcyklister. Fortbildning ger ökade kunskaper, färdigheter och riskmedvetenhet och har olika innehåll beroende på vilka typer av förare som deltar. Oavsett vilken motorcykel man kör och vem det är som kör motorcykeln anser förarna att fortbildning ger ökad färdighet, att man blir bättre på att hantera svåra situationer och att man har mer resurser att fokusera bättre på trafiksituationen (13). En vanlig invändning

mot fortbildning är att deltagarna ökar hastigheten efter kursen. I en studie om attityd till hastighet svarade dock 63 procent att de blivit bättre på att anpassa hastigheten efter rådande trafiksituation efter utbildningen (8). SMC har under senare år satsat stora resurser på att öka inslag om riskmedvetenhet i all fortbildning.

Över 70 procent av singelolyckor med dödlig utgång sker i kurvor där föraren förlorar kontrollen (9). Ett antal olyckor beror på felaktig bromsteknik. SMC anser att i stort sett alla motorcyklister kan förbättra sin broms- och kurvteknik. SMC erbjuder alla nya körkortstagare gratis medlemskap i SMC. Ett viktigt syfte med detta är att erbjuda oerfarna MC-förare fortbildning. Tyvärr når inte SMC alla nya körkortstagare på grund av att lagen om vägtrafikregister inte tillåter uttag av adresser till alla nya A-körkortstagare. Ett annat problem är att det saknas områden där både grundutbildning och fortbildning av motorcyklister kan bedrivas. På befintliga banor stoppas motorcyklister med motorcyklar som godkänts i kontrollbesiktning på grund av att kraven på bulleremissioner är tuffare på banor. SMC, Svemo och Bilsportförbundet samarbetar för att rimliga krav ska gälla på motorbanor som gör det möjligt för godkända motorcyklar för landsväg får användas för trafiksäkerhetshöjande fortbildning.

SMC anser att berörda myndigheter bör inkludera kurvteknik i grundutbildning för motorcykel.

SMC anser att så länge det går att förbättra grundutbildningen finns ingen anledning att kräva en obligatorisk fortbildning.

SMC anser att krav bör ställas på någon form av fortbildning för dem som gör sig skyldiga till grova trafikförseelser. Detta för att förändra förarnas attityd och förmåga att uppfatta risker och faror i trafiken.

SMC behöver hjälp att nå ut med information om fortbildning till samtliga motorcyklister i landet vilket skulle kunna ge säkrare och mer riskmedvetna förare. En möjlighet är att ändra lagen om vägtrafikregister så att uttag av körkortsuppgifter tillåts om syftet är ökad trafiksäkerhet.

SMC anser att det måste skapas övningsområden för MC där motorcyklister kan genomföra såväl grundutbildning, riskutbildning som fortbildning samt att alla myndigheter som arbetar med trafiksäkerhet tillsammans med Naturvårdsverket skapar förutsättningar som möjliggör utbildning på motorbanor.

Mål: Att SMC kan erbjuda säkerhetshöjande kurser till alla motorcyklister och att information skickas ut årligen till alla MC-ägare och nya MC-körkortstagare om när, var och hur denna fortbildning sker. Det bör finnas lämpliga övningsområden för MC i varje län. Inom tio år hoppas vi att 50 procent av Sveriges motorcyklister fortbildar sig frivilligt varje år vilket leder till färre skadade och dödade motorcyklister.

2.8 Erfarenhet och riskmedvetenhet

I två studier där motorcyklister tillfrågats om vad som betytt mest för den egna säkerheten har erfarenhet rankats mycket högt. Enligt Trafikverkets djupstudier hade 70 procent av dem som omkom 2009-2011 haft körkort fyra år eller längre. Dock räknas inte de körkortslösa med, en stor grupp som sannolikt inte har någon längre erfarenhet av MC-körning. En nationell kohortstudie jämförde MC-beståndet 2003-2009 med körkorts- och patientregister. Studien visade ingen signifikant skillnad mellan förare som haft körkort kortare tid än tre år jämfört med dem som haft körkort 15-20 år. Även här saknas de körkortslösa förarna (14).

Säkerhetskulturen är generellt hög inom MC-kollektivet. Motorcyklister delar kunskap och erfarenheter med varandra genom sociala medier, filmer, MC-tidningar, hemsidor och då man träffas i olika sammanhang. Många deltar i frivillig fortbildning. Skrifterna Full Kontroll och Bra Tänkt efterfrågas ständigt av MC-förare, trafikskolor, utbildare och andra i MC-kollektivet. En studie om attityd till trafiksäkerhet visade att de viktigaste källorna för säkerhetsinformation finns inom MC-kollektivet (5). Det är viktigt med olika plattformar där motorcyklister kan dela information. SMC når främst medlemmar och behöver hjälp att nå alla svenska motorcyklister. SMC vill här än en gång poängtera vikten av att få tillgång till adresser till nya körkortstagare på motorcykel då de är den viktigaste målgruppen. SMC har begränsade medel för att skapa all information och kanaler för spridning.

SMC anser att erfarenhetsutbytet inom MC-kollektivet är viktigt och ansvaret för att skapa plattformar för informationsspridning bör delas med andra parter som arbetar med trafiksäkerhet.

Mål: Att svenska motorcyklister är medvetna om de vanligaste olyckorna och hur man undviker dem samt att svenska motorcyklister har en gemensam plattform där information finns som kan bidra till ökad säkerhet på motorcykel.

2.9 Hastighet

Hastighet är ett av fem prioriterade områden för sänkta olyckstal i strategiarbetet för ökad säkerhet på MC (2). I Trafikverkets djupstudier från 2009-2011 bedöms att 40 % av de omkomna förarna körde mycket över skyltad hastighet vid olyckstillfället. Endast tre av tio bedöms ha hållit laglig hastighet (9). Förare på supersportmotorcyklar är vanligast förekommande bland dödsolyckorna och som kört mycket för fort, 30 km/timme eller mer. Hastigheten har betydelse för skadegraden om en olycka sker. Men, laglig hastighet på motorcykel är ingen garanti för att dödsolyckor inte sker eftersom hela vägmiljön är anpassad för dem som färdas i personbil.

Motorcyklister är en heterogen grupp. Det finns många som älskar fart men det finns också en stor grupp där MC-körning handlar om att tuffa fram och som sällan kör över 90 km/h. Hastigheten har stor betydelse för motorcyklister, för hur man klarar en paniksituation, ett oväntat hinder, en skarp kurva som kräver en kraftig inbromsning och/eller undanmanöver. Ju högre fart, desto längre blir stoppsträckan.

Hastighetsgränserna gäller alla trafikanter, även motorcyklister. Mätningar på det lågtrafikerade vägnätet visar att motorcyklister är sämre på att köra i laglig fart jämfört med bilister. Samtidigt är det 70-vägarna vi helst kör på och där flest motorcyklister dödas och skadas (9). Mätningar på de större vägarna visar att motorcyklister och bilister håller ungefär samma medelhastighet och har samma andel fortkörare. Ju högre hastighetsgräns som råder på vägen, desto bättre blir MC-förare på hastighetsanpassning (15).

Dåvarande Vägverket genomförde 2007, 2008 och 2010 mätningar på platser runt om i Sverige som visade på stora variationer i hastighetsanpassningen. På vissa platser körde nästan alla bilar och motorcyklar för fort medan i stort sett alla körde långt under hastighetsgränsen på andra mätpunkter. Det finns anledning att se över om det är rätt hastighet på vägarna om den inte respekteras av trafikanterna som inte upplever vägar och hastighetsgränser som självförklarande. Försök i Danmark visar att hastighetshöjningar kan leda till färre olyckor om satsningar samtidigt görs för att förbättra vägmiljön för alla trafikanter.

SMC har genomfört flera studier som visar att sänkt hastighet rankas lågt av motorcyklister som säkerhetsåtgärd. Oavsett skyltad hastighet är det få som accepterar eller håller gällande gräns. En majoritet anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränsen. En majoritet har någon gång kört mer än 30 km/timme över gällande gräns. Däremot sänker motorcyklister hastigheten när det finns ett tydligt samband; på gator med många oskyddade trafikanter, vid regn, då man har passagerare och då man ser varningsskyltar för halka (8).

SMC anser att hastighetsgränserna på vägarna ska gälla alla som färdas där.

SMC anser att hastighetsgränserna behöver ses över, särskilt på platser där få trafikanter följer skyltad hastighet.

SMC anser att underhåll av väg inte får ersättas med sänkta hastighetsgränser. Då bedömning görs av rätt hastighet på vägarna bör väghållaren beakta alla oskyddade trafikanter, även motorcyklister.

SMC anser att fler traditionella poliskontroller på vägarna är det bästa metoden för att öka alla trafikanters efterlevnad av hastighetsgränserna.

Mål: Att öka andelen motorcyklister som respekterar hastighetsbegränsningarna och att sänka farten betydligt i den gruppen som kör allra fortast vilket bör leda till en reduktion av dödade och skadade motorcyklister i riskgruppen.

2.10 Barn på motorcyklar

Ytterst få barn dödas och skadas på tvåhjuliga motorcyklar. Det beror troligen på ansvarstagande föräldrar som själva är motorcyklister och inser problematiken kring att skjutsa passagerare. Det finns ingen svensk lag med nedre åldersgräns för att åka bakpå en tvåhjulig motorcykel eller att åka med i en sidvagn. SMC:s rekommendationer är att ett barn som åker med på en tvåhjulig ska kunna hålla i sig själv, nå ner till fotpinarna och kunna sitta bakom föraren. Mindre barn som åker med i sidvagn bör sitta fastspända i bilbarnstol, medan större bör använda säkerhetsbälte där sådant finns. Givetvis bör barn alltid använda heltäckande skyddsutrustning då de åker bakpå en motorcykel.

SMC anser att dagens lagstiftning är tillräcklig och att statistik visar att en majoritet av svenska föräldrar tar ansvar för både sin egen och sina barns säkerhet i samband med MC-körning.

Mål: Att MC-förare även fortsättningsvis är medvetna om riskerna då man skjutsar ett barn och vidtar åtgärder för att minska skador och förebygga olyckor.

3 SAMSPEL MED ANDRA TRAFIKANTER



3.1 Från ett mc-perspektiv

Omkring hälften av alla dödsolyckor på motorcykel i Trafikverkets djupstudier är en kollision med ett annat fordon, i de flesta fall bilar. Den vanligaste olyckstypen i djupstudierna är att bilisten svänger vänster och vanligaste platsen för kollisioner är korsningar. Försäkringsstatistik från If och Trygg-Hansa, för perioden 2009-2011, visar att den andra parten vållat olyckan i 62-90 procent av kollisioner där fler fordon än motorcykel varit inblandad. Vanligast är att bilföraren missbedömt avståndet till en motorcyklist vid en vänstersväng eller att bilisten missat väjningsplikten (16).

I två studier där motorcyklister svarat på enkäter har över hälften svarat att man en eller flera gånger varit nära en kollision med ett annat fordon det senaste året där den andra trafikanten inte sett motorcykeln. 84 procent svarade att hastigheten inte hade haft någon betydelse för att man inte blev uppmärksam (5,8).

Då det gäller hastighet säger Trafikverkets djupstudier att endast 30 procent av motorcyklisterna bedömts ha kört i laglig hastighet i korsningsolyckorna. Som MC-förare kan man minska risken för kollisioner genom att placera sig mitt i vägen, sänka farten inför korsningar, inte göra omkörningar, hålla avstånd till framförvarande fordon och ha handlingsberedskap. SMC har en egen hemsida med information om problematiken: www.seoss.nu

Synbarhetsproblematiken är en del i den obligatoriska riskutbildningen för A-körkort.

Oavsett vem som vållar olyckan är det motorcyklister som är förlorare i en kollision med ett annat fordon. Statistiken visar på ett stort behov av ett bättre samspel mellan motorcyklister och andra trafikanter. SMC har skapat hemsidan: www.seoss.nu Där finns tips till MC-förare, andra trafikanter, vägutformare, statistik och forskning. Varje dag lägger SMC ut pressklipp som beskriver olyckor mellan motorcyklar och andra fordon samt rättsliga efterspel efter kollisioner. Ett vanligt år blir det 3-400 klipp. Antalet olyckor är konstant under hela MC-säsongen vilket visar att det inte är ett problem tidigt på våren då motorcyklarna tas i bruk efter vinteruppehållet.

SMC anser att motorcyklister kan förbättra samspelet med andra trafikanter genom hastighetsanpassning, riskutbildning, information och riktade kampanjer.

Mål: Att minska antalet kollisioner med andra fordon.

3.2 Andra trafikanter

Alltför många motorcyklister dödas och skadas varje år på grund av ouppmärksamma trafikanter, främst bilister. Forskning pekar på många faktorer till varför bilister inte ser motorcyklister. En är att man helt enkelt inte tittar efter dem. Motorcyklarna är också relativt få till antalet jämfört med bilar. Dessutom uppfattar hjärnan att små fordon kör i en lägre hastighet än de faktiskt har. Man uppfattar inte heller ett litet fordon som ett hot. I en trafikmiljö med mängder av information och intryck kan motorcyklister helt enkelt förbises. Samtidigt har bilarna blivit säkrare genom bland annat bredare A-stolpar som kan skymma en motorcyklist under 2-4 sekunder. Självklart ska en förare som inte har förmåga att se ett tvåhjuligt motorfordon fräntas sitt körkort omedelbart.

All forskning pekar på behovet av information och utbildning av andra trafikanter och att ansvaret inte enbart kan läggas på motorcyklister (17). Synbarhetsproblematiken är en obligatorisk del i riskutbildning för A-körkort men inte för B. Det borde vara en självklar del i körkortsutbildning för alla fordonsslag, något som förekommer i många andra EU-länder. Under samtliga körkortsutbildningar vore det önskvärt med en timmes körning i en MC-simulator för att uppleva hur det är att i en riskfri miljö köra motorcykel och moped.

Många länder genomför nationella kampanjer i media, via skyltar och genom riktad information för att uppmärksamma problematiken och skapa acceptans för alla fordonsslag, även motorcyklister (18). Tyvärr är SMC den enda parten i Sverige som lyfter problemet och SMC når därför inte ut till andra trafikantgrupper.

I stort sett alla fordonstillverkare arbetar med frågan om Intelligent Transport System, ITS. Biltillverkarna ligger långt före MC-industrin. Det finns olika tekniklösningar som kan öka säkerheten, även för motorcyklister. Det handlar om både system som informerar och system som assisterar. Det kan handla om system som kommunicerar mellan fordon och eCall som skickar larmsignal vid en olycka. Alla tekniska system som tillgodoser motorcykelns specifika egenskaper och inte ökar risker för någon trafikantgrupp är positiva för MC-säkerhet.

Tyvärr ser SMC varje år exempel på att fall där en bilist kör ihjäl en motorcyklist och där dödsolyckan inte ens går till åtal. Alkoholutandningsprov av bilisten görs inte alltid. Åklagare lägger ner fall utan att någon större polisutredning gjorts. En vanlig motivering är att motorcyklisten körde för fort. Det skapar inte förståelse för varför medborgare ska följa de regler som gäller i trafiken. Det är ett rimligt krav att varje trafikolycka med dödlig utgång eller en svårt skadad motorcyklist resulterar i en grundlig polisutredning där åklagaren har ett objektivet underlag att ta ställning till.

SMC anser att uppmärksamhet mot motorcyklister bör ingå som ett moment i all körkorts-utbildning.

SMC anser att polisen bör göra riktade insatser i fråga om användning av blinkers vid filbyten, stopp- och väjningsplikt och liknande situationer.

SMC anser att ITS är teknologi som kan minska antalet skadade och dödade motorcyklister.

SMC anser att uppmärksamhetskampanjer som belyser problematiken, särskilt riktade mot bilister, bör ske årligen.

SMC anser att varje olycka som dödar eller skadar en motorcyklist svårt bör utredas grundligt och objektivet.

Mål: *Ökade kunskaper och medvetenhet om motorcyklar i trafik tillsammans med riktade insatser från polis bör sammantaget leda till färre dödade och skadade motorcyklister.*

3.3 Körning i köer, motorcyklar i bussfiler och framflyttade stopplinjer

En motorcyklist kör ett fordon som gör det möjligt att vid köbildning köra mellan filerna och/eller i samma körfält som en bil. Så länge motorcyklisten kör om på rätt sida, kör i en rimlig hastighet och med ett säkerhetsavstånd till andra fordon är det också tillåtet enligt svensk lag. SMC publicerar tips för säker kökörning på hemsidan. Tyvärr har många bilister svårt att acceptera att ett annat fordon kan ta sig fram smidigare och placerar sig så att det inte går att släppa fram någon annan trafikant. I Nederländerna har man därför skapat en hederskod med gemensamma regler om hänsyn vid körning i köer, för att öka säkerheten för motorcyklisterna. Detta skulle vara genomförbart även i Sverige.

I Sverige har motorcyklister rätt att färdas i vissa bussfiler inom Stockholms stad. Det började som ett försök på 1980-talet och permanentades när det visade att det ökade säkerheten och minskade antalet olyckor. I många europeiska länder öppnas allt fler bussfiler för motorcyklister av flera orsaker; det blir enklare för andra trafikanter att se motorcyklisterna, det minskar olyckorna och framkomligheten förbättras. I flera länder är samtliga bussfiler tillåtna för motorcyklister enligt lag. Att få köra motorcykel i bussfil ses ses av MC-förarna i Stockholm som en viktig fråga för ökad trafiksäkerhet. SMC har under flera år försökt utvidga detta till att gälla flera bussfiler i Stockholm men fått avslag, trots att det ökar säkerheten och förbättrar framkomligheten. Orsaken är att motorcyklar inte är ett fordon i linjetrafik. SMC har skapat riktlinjer för hur motorcyklar ska

framföras i bussfil. Motorcyklister i allt fler svenska städer efterlyser möjligheten att få köra i bussfil för att färdas säkrare och mer komfortabelt.

I några europeiska storstäder har framflyttad stopplinje införts för alla tvåhjulingar; cyklister, mopedister och motorcyklister. Genom denna åtgärd kan oskyddade trafikanter på två hjul passera en kö och vid grönt ljus slipper man trängas med andra trafikanter. I Sverige diskuteras detta enbart för trampcykel.

SMC anser att MC i bussfil är en enkel och billig lösning som ökar säkerheten, framkomligheten och synbarheten för motorcyklister och därför ska genomföras.

SMC informerar, utan kostnad för annan part, motorcyklister om riktlinjer för MC-körning i bussfil samt körning vid köbildning.

SMC anser att samtliga bussfiler i landet, där de lokala bussbolagen och polisen inte har några invändningar, ska göras tillgängliga för motorcyklister.

SMC anser att framflyttade stopplinjer är en åtgärd som ska kunna användas av MC- och mopedförare tillsammans med cyklister.

Mål: Att genom bättre samspel mellan olika trafikantgrupper vid köer samt öppna fler bussfiler för motorcyklar minska olyckor i samband med trängsel och köbildning.

4 ETT MC-VÄNLIGARE VÄGTRANSPORTSYSTEM

4.1 Styrdokument och trafikstrategier

Vid OECD-konferensen i Lillehammer 2008 om MC-säkerhet klarlades att det är ett fundamentalt krav för motorcyklister att de inkluderas i transport- och infrastrukturpolicys. Sedan dess har Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, reviderat olika styrdokument på området, till exempel Väg- och gatans utformning, VGU. Problemet för motorcyklister kvarstår dock eftersom hela vägmiljön utgår från dem som färdas i personbil.

En viktig skillnad i nya VGU är att de som färdas på motorcykel och moped ses som oskyddade trafikanter. Detta syns dock sällan i planerings- och utformningsunderlag, varken då det gäller statliga eller kommunala vägar eftersom det inte finns någon nationell transportplan för motorcyklister. Av 290 svenska kommuner känner SMC bara till en där MC och moped ingår i trafikplan och trafikstrategi (Västerås). Trots att Vägsäkerhetslagen (2010:1362) och TSFS 2010:183 kräver att motorcyklister ska beaktas särskilt på TENT-vägarna, till exempel vid val av räckan, syns inget i verkligheten.

För SMC är det självklart att alla trafikanter på vägarna tas i beaktande i allt som har med vägtransportssystemet att göra. Det ska ske i allt från projektering och planering till färdig väg, i samband med vägarbeten och i samband med drift och underhåll av befintliga vägar. Självklart måste medel avsättas av både Trafikverket och Sveriges kommuner för att öka trafiksäkerheten för dem som färdas på motorcykel.

SMC anser att motorcyklister och motorcyklisternas specifika behov omgäende ska införlivas svensk transportpolicys och i samtliga styrande dokument som styr vägar som byggs och förvaltas av Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting.

SMC anser att anslag krävs för att öka säkerheten för alla som färdas på gator och vägar, även motorcyklister.

Mål: Att det svenska vägtransportssystemet tar hänsyn till motorcyklister i alla slags trafikmiljöer och avsätter medel för detta.

4.2 MC - ett smart fordon

Inom hela EU diskuteras lösningar på den ökande trängseln medan köerna växer. Alternativ till bilen diskuteras ur både trängsel- och miljösynpunkt. SMC har genomfört tre mobilitetstester i Stockholm. Testerna visade klart tvåhjulningarnas fördelar jämfört med bil, avseende tid och kostnad. Trots fördelarna glöms ofta motorcyklar och mopeder bort och den enda nackdelen, säkerhet, lyfts fram. Istället för att se motoriserade tvåhjulingar som en självklar del av lösningen för att minska köerna, ses istället tvåhjuliga motorfordon som ett problem.

SMC anser att betydligt mer kan göras för att stimulera användningen av tvåhjuliga motorfordon. Några exempel är att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält, att tillhandahålla fria parkeringar för MC och moped klass I samt att undanta motorcyklar från trängsel- och broavgifter vilket skett i Sverige.

Mål: att motorcyklar och mopeder ses som en självklar del av transportsystemet i städerna och som en självklar del av lösningen på trängselproblematiken samt att alla svenska kommuner tillhandahåller avgiftsfria parkeringar för motorcyklar och moped klass I.

4.3 Räckten

Enligt Trafikverkets djupstudier av dödade motorcyklister är det vanligaste krockvåldet räckten. I var tredje singelolycka med dödlig utgång har MC-föraren krockat med ett räckte. Under perioden 1 januari 2000-23 augusti 2014 har 62 personer som färdats på motorcykel dödats och hundratals skadats för livet då de krockat med räckten. Motorcyklisternas kraftiga överrepresentation i räckesolyckor är orsaken till att SMC sedan 1997 krävt säkrare räckten för motorcyklister. För SMC är det inte acceptabelt att en trafiksäkerhetsåtgärd som sker på bekostnad av en trafikantgrupp ensidigt väljs.



En attitydundersökning genomförd av SMC och NTF visar att motorcyklister känner sig otrygga på vägar med vajerräckten och väljer alternativa rutter för att slippa köra där. Samtidigt var motorcyklisterna mycket positiva till räckten som är utformade och placerade utifrån ett MC-perspektiv (5).

SMC har inget emot mitträcken som skyddar motorcyklister mot mötande fordon. Däremot anser SMC att de räckten som sätts upp ska vara säkra för alla som kör på vägen och att väghållaren alltid väljer ett räckte som också ger minimal skaderisk för den som krockar med det. Räcktet ska också placeras så att det ger trafikanterna en säkerhetszon. Ett mitträcke får monteras 0,35 meter från vägbanan vilket inte är tillräckligt för en motorcyklist om något oförutsett händer.

Då det gäller sidoräckten anser SMC att räckten inte ska sättas upp om räcktet i sig är farligare än det som räcktet ska skydda trafikanterna för. Förlåtande sidoområden är alltid att föredra för en motorcyklist. Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd har vid flera tillfällen framfört att sidoräckten inte ska sättas upp om de inte behövs. Tyvärr säger svenska regelverk att räckten ska användas istället för förlåtande sidoområden, av kostnads-skäl. Sidoräckten rekommenderas också på platser där risken är störst för en MC-olycka, nämligen i ytterkurvor. Orsaken är helt enkel att reglerna i VGU utgår från dem som färdas i personbil. Ett sidoräckte får placeras 0,5 meter från vägbanan vilket är ett mycket litet utrymme om något oförutsett händer. Genom att ensidigt välja räckten som trafiksäkerhetsåtgärd skapar väghållaren en säker vägmiljö för dem som färdas i personbil medan man samtidigt ökar skaderisken för motorcyklister. Detta stämmer inte överens med väghållarens ansvar i Nollvisionen.

Det finns flera räckestyper att välja på. Tyvärr har vägräckten varit synonymt med vajerräckten i Sverige. Vajerräcktet är inte hälsosamt för motorcyklister att köra in i då de har fristående oskyddade stolpar med skarpa kanter och i värsta fall krockar som sticker ut i vägen och håller i vajrarna. Inga tester har gjorts i verkligheten med motorcyklist och vajerräckte. En studie gjord av VTI visar att både vajer- och w-balkräcken inte strimlar motorcyklister, däremot att kroppsdelar slits av. Samma resultat återfinns i flera internationella studier (20).

SMC har under 15 år påtalat problematiken för Trafikverket. I avvaktan på en standard som gäller MC-vänligare vägräckten har SMC i en skrivelse till Trafikverket angett vilka befintliga räckten i Sverige som kan anses vara MC-vänliga, utan att föregås av tester med MC-dummy. Eftersom en standard saknas måste alla väghållare ta ansvar för att göra vägmiljön säkrare vid val av räckten; genom krav vid nybyggnation, då reparationer sker och sedan olyckor skett. På platser där det är störst risk för en motorcyklist att köra av vägen, det vill säga i ytterkurvor, bör inga räckten sättas upp utan sidoområdet säkras istället. Om ett räckte ändå sätts upp ska det förses med underglidningsskydd där risken är stor för en motorcyklist att köra in i räcktet. Då äldre räckten byts ut bör de ersättas med släta räckten, även om kostnaden är högre.

Ett försök pågår med underglidningsskydd på räckten på fem platser i Sverige och ska utvärderas 2015.

I den nya VGU ställs inga krav på att räckten ska vara säkra för motorcyklister vilket gör att ansvaret lämnas till projektör för val av åtgärd och räckte och senare till entreprenören. I nya VGU ställs inga krav på att välja förlåtande sidoområden istället för sidoräckten. Genom att välja att inte ställa krav på varken förlåtande sidoområden, släta räckten eller att räckten måste förses med underglidningsskydd, bidrar väghållarna till ökad risk för dödade och skadade motorcyklister.

Samma problem gäller också stolpar som ska vara eftergivliga för dem som färdas i personbil, men inte för de som kör motorcykel eller moped.

SMC anser att motorcyklisternas behov då det gäller alla typer av hinder i vägmiljön måste tas i beaktande.

SMC anser att väghållarna måste ställa tydliga krav på val av räckten.

SMC anser att säkra sidoområden bör användas istället för sidoräcken för att öka motorcyklisternas säkerhet.

Mål: Att alla som arbetar med att planera, bygga och underhålla vägar i Sverige ser sambandet mellan åtgärd och konsekvens för motorcyklist i händelse av olyckor. Det kommer att ge säkrare vägar för alla trafikanter och minska olyckstalen. Dessutom måste medel avsättas specifikt som kan öka motorcyklisternas säkerhet i vägtrafikmiljön.

4.4 Friktion, beläggning, grus, markeringar och brunnslock

Eftersom en motorcyklist färdas på enbart två hjul är behov av bra friktion viktigare än för bilister. I tio procent av alla MC-olyckor i STRADA på torr väg fanns bristande friktion med som bidragande orsak, vanligaste problemet var grus. Enligt försäkringsbolaget Bilspport & MC Specialförsäkring berodde tolv procent av deras MC-olyckor under ett år på grus.

Trafikverket och SMC har samarbetat för att minska förekomsten av grus på belagd väg på olika sätt. Det handlar om att sopa bort överflödigt grus efter snabellagning inom 24 timmar, att varningsskyltning alltid ska ske då det finns risk för halka på grund av halka på grund av grus och att stödremсор kan blandas ut med bindemedel så att de inte dras ut på vägen. Trots klara regler och riktlinjer följs inte dessa av entreprenörerna. Metodutveckling bör ske då det gäller alternativa lagningsmetoder av hål och sprickor som inte medför halkrisk för MC- och mopedförare.

En enkätundersökning 2013 visade att nästan 100 procent av alla MC-förare saktar ner om de ser en skylt som varnar för halka (8). Trots att varningsskyltning är ett krav för entreprenörerna och att kunskap finns om att detta skulle minska MC-olyckorna, fungerar det inte i praktiken. SMC når inte heller ut till kommunerna som av olika skäl väljer att inte varningsskylta vid mindre lagningsarbeten. Det finns ett stort behov av kontroller för att kvalitetssäkra det beställda arbetet, vilket kan ske genom beställaren eller annan part. SMC föreslår att Trafikverket har egna vägpatruller som besiktar alla statliga vägar i Sverige året om.



Dammbindning genomförs av miljöskäl på vissa gator och vägar i de större städerna. Det leder till sämre friktion, särskilt när dammbindning genomförs under längre perioder. Trots detta verkar ingen väghållare vara medveten om problematiken för MC- och mopedförare eftersom inga varningsskyltar monteras i samband med detta. Varje år sker ett antal MC-olyckor i samband med dammbindning.

De senaste åren har några dödsolyckor på motorcykel uppmärksamats av SMC och media. MC-förarna gled omkull på ny beläggning och dog då de kolliderade med räcken. Trafikverket har under 2014 tagit fram en ambitiös handlingsplan mot låg friktion på sommarvägar då det gäller ny beläggning. På vägar där högsta tillåtna hastighet är 100-120 km/timme finns oftast räcken i vägens mitt och sidor vilka innebär en väldigt hög skaderisk om friktionen är dålig.

SMC hjälper många motorcyklist som kraschat på grund av brister i vägbanan att ansöka om skadestånd. SMC anser att det är väghållaren, inte försäkringsbolagen, som ska stå för vagns- och personsador då väghållaren har vållat skadan genom fel eller försummelse. Ytterst få skador ersätts dock av stat och kommun, varför SMC kommer att samarbeta mer med försäkringsbolagen.

För SMC är det självklart att en myndighet och ett företag ska kunna ställas till svars för brister i vägmiljön som leder till dödsfall eller livslångt lidande. Det kan handla om böter och skadestånd till drabbade och deras anhöriga. Ansvarslagstiftning finns i Norge och Storbritannien men inte i Sverige.

SMC anser att det finns stora behov av information till både entreprenörer och väghållare om friktionens betydelse för MC- och mopedförare.

SMC anser att Trafikverket och SKL bör utveckla alternativa lagnings- och underhållsmetoder för att öka motorcyklisternas säkerhet, både avseende hål, sprickor och stödremсор.

SMC anser att Trafikverkets satsning för att minska halkan på sommarvägar är avgörande för att undvika allvarliga olyckor på vägar med ny beläggning och hal beläggning.

SMC anser att kontrollfunktionen hos både statliga och kommunala väghållare behöver förstärkas.

SMC anser att väghållare och/eller entreprenör som genom fel eller försummelse vållar olyckor ska ersätta de skador som uppstår.

SMC anser att en ansvarslagstiftning ska utredas i Sverige.

Mål: Att minska antalet dödade och svårt skadade motorcyklister genom förbättringar i underhåll av vägarna, skärpt kontroll och tydligare ansvar.

4.5 Korsningar och kurvor

De flesta MC-olyckorna med dödlig utgång sker i en kurva. Det finns olika förklaringar till detta men för väghållare som vill förbättra säkerheten för motorcyklister bör fokus ligga på åtgärder av kurvor där MC-olyckor skett. För en MC-förare är en förutsägbar väg oerhört viktig, vilket främst handlar om friktion och kurvradie i förhållande till tillåten hastighet. För SMC är det självklart att alla former av hinder i ytterkurvor ska undvikas eller vara anpassade utifrån motorcyklister. Sidoräcken bör alltid undvikas och om de måste användas alltid förses med underglidningsskydd på grund av både den höga olycks- och skaderisken. Varningsskyltar som visar "nypande kurva" används trots att de inte är godkända enligt vägmärkesförordningen. I andra länder finns även tilläggs-skylt "motorcykel" för att särskilt varna motorcyklister för olycksrisken inför bland annat kurvor.

Många MC-olyckor med dödlig utgång sker också i korsningar. Vanligast är att bilister svänger vänster och inte uppmärksammar motorcyklister. Väghållarna bör minimera förekomsten av skyltar och stolpar som skymmer sikten för trafikanterna, tydliggöra en korsning genom vägmarkeringar samt enbart använda stolpar och andra hinder som är eftergivliga även för motorcyklister.

SMC anser att varningsskylten "nypande kurva" bör ingå i vägmärkesförordningen och användas.

SMC anser att tilläggs-skylten "motorcykel" bör användas i betydligt större omfattning för att särskilt uppmärksamma motorcyklister inför kurvor.

SMC anser att utformning av korsningar och installationer av fasta hinder i korsningar bör ses över utifrån ett MC-perspektiv.

Mål: Att minska antalet dödade och svårt skadade motorcyklister i kurvor och korsningar där de flesta MC-olyckor sker.



5 SÄKRARE FORDON

5.1 Teknik, ABS och olyckor

Få olyckor beror på tekniska problem i motorcykeln, det visar både Trafikverkets egna djupstudier och europeiska djupstudier av motorcykelolyckor. Bilprovningens statistik visar år efter år att motorcyklar är det fordon som underkänns minst vid kontrollbesiktning. Det beror sannolikt på att ägarna ägnar vinterhalvåret åt fordonsunderhåll.

Det finns stor kunskap om hur bilolyckor sker och tillverkarna har utifrån den kunskapen skapat mängder av system som minskar skaderisken vid olyckor. Denna kunskap finns inte om MC-olyckor där varje olycka är unik. I de flesta MC-olyckor med motorcykel skiljs dessutom förare och passagerare från fordonet. Då är den personliga skyddsutrustningen oändligt mycket viktigare än fordonets konstruktion. Vi motorcyklister har inget skyddande skal och är därför vår egen krockzon – oavsett hastighet.

Trafikverkets djupstudier visar att en felaktig och/eller dålig bromsteknik varit avgörande för att olyckor skett och påverkar utgången av olyckan. ABS-bromsar kan bidra till att olyckan undviks eller mildra konsekvenserna. En svensk studie om effekter av ABS-bromsar publicerades 2009. Den visade att ABS skulle haft en olycksreducerande effekt av 38 % av alla olyckor med personskador i Sverige och 48 % på svåra och dödliga olyckor. Alla andra studier visar att ABS-bromsar minskar risken för olyckor (19). I flera enkätundersökningar har en

överväldigande majoritet av svenska MC-ägare svarat att man vill ha ABS då man köper en ny motorcykel.

EU har beslutat om en ny förordning som reglerar framtidens motorcyklar. Från och med 2016 införs lagkrav på ABS för alla motorcyklar över 125 kubik. Mopeder och motorcyklar under 125 kubik måste ha CBS, kombinerade bromsar.

Det sker en snabb utveckling av olika säkerhetssystem för motorcyklar som ökar säkerhet och komfort och därmed bidrar till sänkta olyckstal. Några exempel är antispinn, däckstryckkontroll och adaptiva strålkastare. Airbag finns på en MC-modell. Tillverkarna utvecklar också ITS-system som till exempel eCall och kommunikationssystem med andra fordon. Sannolikt kommer mängder av nya system att presenteras de närmaste åren från tillverkarna vilket SMC ser fram emot.

Det finns också mindre detaljer som orsakar ett antal skador på förare och fordon varje år. Nya däck har en hal beläggning som gör att motorcykeln tappar greppet och föraren kör omkull. Tas beläggningen bort undanröjs problemet.

SMC anser att tillverkarna själva driver teknikutveckling för motorcyklar som efterfrågas av konsumenterna och att ingen lagstiftning krävs.

En möjlighet att öka efterfrågan från konsumenterna är att rabatt erbjuds på försäkringspremier för ägare till motorcyklar med ABS.

SMC anser att hal beläggning på alla nya däck ska avlägsnas före leverans.

SMC anser att belysning på motorcyklar bör kunna utvecklas för att öka motorcyklisternas synbarhet för andra trafikanter.

SMC anser att det finns möjligheter inom ITS-området för att göra säkrare motorcyklar, men att MC-föraren alltid ska ha kontroll över fordonet.

Mål: *Ny teknologi från tillverkarna kan minska antalet dödade och skadade motorcyklistar.*



5.3 Diesel- och oljespill från andra fordon

Ett relativt vanligt problem som drabbar MC- och mopedförare är att läckage av olja och diesel från lastbilar och bussar vilket leder till att tvåhjuliga motorfordon kör omkull. Vanligast förekommande är detta i cirkulationsplatser, i på- och avfarter samt i närheten av bussgarage och bensinstationer. Fordonen läcker diesel på grund av att man inte stängt tanklocket eller överfyllt tanken. Oljespill beror på brister i fordonsunderhåll, något som uppmärksammats flera tillfällen av trafikpolis och besiktningsorganen på Tylösands-seminariet. Ett led i att kvalitetssäkra transporter i Sverige är att beställaren ställer krav på att lokaltrafik genomförs med säkra fordon som ska tankas på ett trafiksäkert sätt. Det borde vara enkelt för tillverkarna att göra det omöjligt att starta ett fordon om tanklocket inte är monterat på ett korrekt sätt samt att omöjliggöra överfyllning. Åkeribranschen kan påtala detta för sina företag. Vaghållarna måste varna trafikanter innan allt spill och saneringsmaterial är borta från vägen och friktionen är normal. Det sker inte alltid idag.

Mål: *att ingen motorcyklist dödas eller skadas på grund av olje-och dieselspill.*

6. SLUTORD

Motorcykeln har varit ett legalt fordon i mer än hundra år. Det finns idag omkring 312 000 motorcyklar på våra vägar och antalet ökar sakta men säkert för varje år. Motorcykelbeståndet har tredubblats sedan 1990. Den utvecklingen gör att motorcyklisterna och deras specifika behov måste tas på allvar på alla nivåer i trafikmiljön, av alla väghållare och av samhället i stort. Så är det inte idag. Alltför ofta argumenterar SMC mot åsikter som baseras på fördomar, bristande kunskaper eller helt enkelt en ovilja att göra något för att förbättra trafikmiljön för dem som kör motorcykel och moped.

SMC är en unik organisation då vi representerar brukarna av alla slags motorcyklar. SMC är en ideell organisation och finansieras i stort sett endast av medlemsintäkter. SMC har genom sina medlemmar och nätverk i Sverige, Europa och resten av världen unika kunskaper om motorcyklism.

Utifrån 51 års erfarenhet, global forskning och statistik anser SMC att trafiksäkerhetsarbetet måste utgå från motorcyklisterna och genomföras i samarbete med berörda myndigheter och andra parter som tillverkare, försäkringsbolag och handlare. Detta är en uppfattning som delas av OECD och presenteras i deras rapport som publiceras hösten 2014.

7. SMC Index, döda på MC i förhållande till MC i trafik

SMC har analyserat utvecklingen av dödade motorcyklisterna i förhållande till antalet motorcyklar i trafik sedan 1997 då Nollvisionen antogs. Utifrån detta underlag har ett index beräknats som visar utvecklingen av dödade motorcyklisterna i förhållande till fordonsbeståndet. Eftersom beståndet mer än fördubblats anser SMC att ett index är mer rättvisande. När MC Visionen presenterades 2008 var målet att index skulle vara 1,5 år 2014. Utvecklingen har dock gått betydligt snabbare, redan 2010 var det målet uppnått.

Sedan 2009 stiger antalet motorcyklar i trafik i en långsammare takt, de senaste åren har ökningen varit cirka 3 000 per år. Utifrån detta uppskattar SMC att antalet motorcyklar i trafik kommer att vara 330 000 år 2020. För att nå etappmålet, 19 dödade på motorcykel, år 2020, krävs att SMC index är 0,57. Det målet kan inte nås utan stora ansträngningar av alla inblandade, inklusive SMC.

SMC index, döda på MC i förhållande till MC i trafik

År	MC i trafik	Döda	SMC Index
1996	121950	42	3,44
1997	130041	36	2,77
1998	137466	40	2,91
1999	149970	36	2,4
2000	167346	39	2,33
2001	182092	38	2,09
2002	201526	37	1,84
2003	217015	45	2,07
2004	235196	56	2,38
2005	250000	46	1,84
2006	268793	56	2,08
2007	286867	61	2,13
2008	296774	51	1,71
2009	302671	47	1,55
2010	303790	36	1,18
2011	305323	42	1,38
2012	307229	30	0,98
2013	310047	39	1,26
2020	330000	19	0,57

Källa: Transportstyrelsen, SCB. För åren 2010-2013 har dödade på fyrhjulig motorcykel exkluderats.

”Det är inte farligt att köra motorcykel. Men, det kommer aldrig att bli riskfritt.”

KÄLLHÄNVISNINGAR

1. Trafikverkets hemsida
2. Gemensam strategi för ökad säkerhet på MC och moped, version 2.0
3. Trafikverket, Tillsammans för Nollvisionen
4. Trafikverket, Modell för säker vägtrafik
5. Motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, Gregersen och Nordqvist
6. SMC, Extremt beteende – främst en fråga om olovlig körning
7. Motorcycle protective clothing: Protection from injury or just the weather? Liz de Rome m fl
8. Motorcyklisters inställning till och acceptans för hastighetsgränser, Gregersen och Nordqvist
9. Trafikverkets djupstudier av dödade på motorcykel och moped 2009-2011
10. OECD workshop on motorcycling safety, Lillehammer 2008
11. SMC:s körkortsenkät 2013
12. Mäns och kvinnors möjlighet att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat, Gregersen och Forward
13. SMC:s undersökning om MC-förare och deras syn på fortbildning, Elaine Hardy
14. Riskfaktorer för motorcykelolycka med allvarlig personskada-en nationell kohortstudie, Mikael Fored
15. Hastighetsundersökning 2012, Trafikverket
16. Pressmeddelanden Trygg-Hansa 2009, 2010, 2011, Pressmeddelande If 2011
17. www.seoss.nu Forskning om uppmärksamhet/synbarhet
18. www.seoss.nu Filmer från andra länder
19. The effectiveness of antilock brake system (ABS) on motorcycles in reducing real-life crashes and injuries, Matteo Rizzi m fl
20. Motorcyklister som kolliderar med vägräcken, studie av ett antal typolyckor, Jan Wenäll 2011





Sveriges MotorCyklister

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