

Till

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[helene.lassi@regeringskansliet.se](mailto:helene.lassi@regeringskansliet.se)

## **Remissvar "Konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken (TRV2012/27782)**

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Trafikverkets konsekvensbeskrivning ur ett MC-perspektiv. SMC arbetar aktivt med trafiksäkerhet för motorcyklister sedan 50 år, både nationellt och internationellt.

### **Generellt**

Trafikverket säger att man vill öka säkerheten för motorcyklister och mopedister. Men, i konsekvensbeskrivningen saknas flera prioriterade områden som fastställts i den gemensamma strategin "Ökad säkerhet på motorcykel och moped, version 2.0". Synbarhet- och uppmärksamhetsproblematiken nämns inte, inte heller förklaras hur säkra gator och vägar är utformade för motorcyklister.

SMC anser att om alla gör allting rätt: motorcyklisten, väghållaren och andra trafikanter, kommer målet att nås, det vill säga 18 dödade och 35 allvarligt skadade år 2020. SMC anser inte att det finns behov av de långtgående krav som Trafikverket föreslår på en rad områden. Däremot måste alla i systemet ta motorcyklisternas specifika behov på allvar och vidta åtgärder för att alla följer gällande regler; väghållare, andra trafikanter och föraren.

### **Åtgärder för ett mer systematiskt säkerhetsarbete**

SMC arbetar aktivt med säkerhet för motorcyklister. SMC utgår från forskning, fakta och studier från hela världen. Tyvärr får SMC inte gehör för vissa resultat som nåtts i andra länder, till exempel det som rör uppmärksamhet. Här kan Sverige bli bättre på att följa upp resultat och samarbeta med forskare i andra länder.

SMC har tagit del av ISO-standard och konstaterar att Trafikverket idag inte följer denna standard då det gäller motorcyklar ur ett infrastrukturperspektiv. Inte heller följs Vägsäkerhetslagen och TSFS 2010:183.

Då det gäller motorcyklar i storstäder arbetar SMC för att motorcyklar ska få framföras i kollektivkörfält. SL och Polisen ser inga hinder för detta i de flesta fallen, men tyvärr har Trafikverket och kommunerna hittills sagt nej till detta. Trafikverket har lovat att inom kort publicera ett tydligt ställningstagande. Detta är en enkel åtgärd för att öka säkerheten för en oskyddad trafikantgrupp till en mycket ringa kostnad.

### **Säkra vägar för motorcyklister**

SMC har under en lång rad år kämpat för att motorcyklister som trafikantgrupp ska ingå i alla styrande dokument för vägars och gators utformning, drift och underhåll. Utredningen säger att man i framtiden ska satsa på ökad säkerhet för oskyddade trafikanter men inget om hur det ska gå till. För säkrare cykling finns sex sidor som i detalj beskriver olika faktorer men inget om motorcyklar och mopeder. SMC konstaterar att i nya VGU saknas kvar kopplade till påståenden om till exempel



**Sveriges MotorCyklister**

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge  
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87  
E-post: [smc@svmc.se](mailto:smc@svmc.se), web: [www.svmc.se](http://www.svmc.se)

säkra sidoområden för motorcyklister. Entreprenören måste alltså gissa sig till vad detta är. Trafikverket vill inte förbjuda räckan med utstickande krokar i vägbanan, varken på sidan eller i mitten av vägen. Det finns inget i utredningen som säger något om att räckan ska göras säkrare för den trafikantgrupp som är överrepresenterad i räckesolyckor; motorcyklister. Det finns inget i texten som förklarar vad ett säkert sidoområde är – är det ett förlåtande sidoområde eller är det ett sidoräcke och hur ser det i så fall ut?

Eftersom Sverige har utformningsregler som tillåter mitträcken 0,35 meter från körbanan och sidoräcken 0,5 meter från vägbanan och motorcyklister löper 15 gånger högre risk att dödas vid en påkörning är detta en stor brist i utredningen från Trafikverket. För SMC är det självklart att ett mitträcke inte bara ska förhindra en kollision, det ska också minimera skaderisken för den som kör in i det. Lika självklart är att ett sidoräcke bara ska sättas upp när sidoområdet inte kan säkras på annat sätt. Detta är inte självklart för Trafikverket som sätter upp 90 % av alla räckan i Sverige.

Utredningen säger att fem miljarder ska avsättas för mötesseparering. SMC har efterlyst säkrare räckan som minskar både driftkostnaderna och samhällets totala kostnad för påkörningar. Det finns inget om särskild satsning på säkrare räckan för motorcyklister.

I regeringens uppdrag till Trafikverket att lämna en nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet 2014-2025 sägs tydligt att motorcyklister ska beaktas vid ombyggnad av befintliga vägar, t ex vid mittseparering. SMC ser fram emot denna plan!

I tio procent av alla MC-olyckor i STRADA nämns bristande friktion som en bidragande faktor. Grus på belagd väg är vanligast. Detta lyfts som ett problem som bör åtgärdas för dem som färdas på cykel, men inte på motorcykel. Trafikverket har klara regler som inte följs av entreprenören. Här krävs ökade krav genom kontroller av beställaren, bättre efterlevnad och ökad förståelse för dem som färdas på motoriserade tvåhjulningar. Att sätta upp en varningsskylt då vägen har ny beläggning som kan bli hal vid regn är självklart för SMC – men inte ett krav från Trafikverket.

Är det samhällsekonomiskt lönsamt att alltid montera ett räcke, utan krav på placering och utformning utifrån oskyddade trafikanter? Studie efter studie har visat att ju fler räckan som installeras, desto fler motorcyklister skadas allvarligt eller dödas. Det finns ingen lönsamhetskalkyl i underlaget där olika trafikantgruppers ökade/minskade samhällsekonomiska kostnader framställs.

### **Hastighet**

I januari 2013 presenterade Trafikverket resultatet av hastighetsmätningar 2012. Den visade att motorcyklister höll en lägre genomsnittshastighet jämfört med totaltrafiken, bilisterna och lastbilar med släp. Det är ett resultat som hittills endast publicerats av SMC. Snitthastigheterna på respektive nivå är någon/några kilometer över eller under respektive hastighetsgräns.

VTI har publicerat flera rapporter om hastighetsefterlevnaden vid förändring av hastighetsgränserna. De visar att hastigheten ökar några kilometer vid varje höjning, på samma sätt minskar hastigheten med några kilometer per timme vid sänkningar. Skillnaden är att fler drabbas av hastighetsböter vid sänkningar.

I december förklarade Näringsdepartementet i begäran om åtgärdsplanering av Trafikverket att någon ny hastighetsreform inte är aktuell. SMC håller med regeringen och delar inte Trafikverkets idé om ytterligare sänkningar. Däremot bör



### **Sveriges MotorCyklister**

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

hastighetsgränserna renodlas på sträckor så att det blir enklare för trafikanterna att veta aktuell hastighetsgräns. Det finns ingen acceptans för sänkta hastigheter, varken hos beslutsfattare eller hos trafikanterna.

Problemet med hastighet är den lilla grupp, cirka fem procent, av alla trafikanter som kör mycket för fort, 30 km/timme eller mer. Den gruppens andel är cirka 40 % av alla motorcyklister som dör. Många har överhuvudtaget inte körkort eller äger motorcykeln, de är med andra ord inte motorcyklister. En stor andel av dem som omkommer på motorcykel är berusade och/eller påverkade av droger.

SMC ser ingen anledning att fortsätta utbyggnaden av ATK-kameror till en kostnad av 650 miljoner kronor + 20 miljoner i drift årligen. Det är bättre att lägga resurserna på ökad polisnärvaro i trafiken för att stoppa den verkliga riskgruppen, det vill säga gruppen utan körkort, berusade, drogpåverkade och de som kör extremt fort. SMC beklagar att Rikspolisstyrelsen den senaste veckan, trots denna kunskap, förklarar att man ska prioritera de som har låga hastighetsöverträdelser i trafiken.

En åtgärd som föreslås av Trafikverket är "pay as you drive". Detta är en idé som svenska försäkringsbolag inte vill genomföra, därför är förslaget ogenomförbart. ISA har testats i ytterst liten omfattning och med dåliga resultat på motorcykel. ISA på motorcykel är idag därför omöjligt att införa. Dessutom styrs Sverige av EU-regler. I den nyligen beslutade förordningen som säger hur framtidens motorcyklar och mopeder ska vara beskaffade, finns inga krav på ISA. Sverige kan därför inte, som enda land i EU, införa krav på ISA på motorcyklar.

### **Kvinnors och mäns beteende och värderingar**

Det är främst män som dör i MC-olyckor, kvinnor är underrepresenterade. Kvinnor ingår ytterst sällan i gruppen extremt beteende (olovlig körning, berusad, mycket hög fart och aggressiv körning). SMC har under femton år följt statistik för förarprov. SMC har också kontakt med enskilda medlemmar och trafikskolor. Trots att kvinnor satsar mer tid och resurser på sin förarutbildning underkänns kvinnor i betydligt högre grad än män i körprov på motorcykel. Kvinnor har svårt att klara det obligatoriska manöverprovet och tillåts inte ens genomföra körprovet ute i trafiken.

SMC anser att Trafikverket, som genomför förarprov, och Transportstyrelsen, som skriver föreskrifter och är ansvarig tillsynsmyndighet, måste säkerställa ett könsneutralt prov som ger kvinnor och män samma möjlighet att få tillgång till ett MC-körkort. Det kan inte vara förenat med stora kostnader och borde vara en självklarhet 2013.

### **Medel för säkrare cykling jämfört med MC-körning**

SMC är positiv till ökad säkerhet för dem som färdas på trampcykel. Motorcyklister och mopedister färdas också på två hjul och säkerhetsproblematiken är många gånger mycket lika (hjälm, balans, broms, drift, påverkade av alkohol/droger, bristande friktion, skyltning). Utredningen säger att 2,5 -5 miljarder kronor ska satsas på säkrare cykling. SMC har frågat Trafikverket hur mycket som avsatts för ökad MC-säkerhet och fått svar att det inte finns några medel överhuvudtaget. Inte heller i det presenterade underlaget finns några öronmärkta pengar, utöver forskning på ABS och olovlig körning. SMC önskar satsningar på säkrare vägmiljö för andra oskyddade trafikanter, även motorcyklister. SMC hade gärna sett en lika detaljerad beskrivning för ökad MC-säkerhet som för trampcykel.



## **Sveriges MotorCyklister**

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

### **Säkra motorcyklar**

Att skrota ut motorcyklar är inget alternativ och det finns absolut ingen acceptans bland motorcyklisterna för detta. Dessutom är Sverige och resten av EU mitt inne i en ekonomisk kris där medborgare varken har råd att ta MC-körkort eller köpa en ny motorcykel. Motorcyklar skrotas sällan utan vårdas ömt av sina ägare eller återvinns i form av reservdelar till andra motorcyklar. 40 procent av alla motorcyklar i trafik 30 juni 2012 var 20 år eller äldre, 29 procent var 30 år eller äldre. Att Sverige har en ålderstigen MC-park har liten betydelse för olyckstalen som under 2012 var historiskt låga.

SMC har på eget initiativ tagit fram ett eCall-system, CQrify MC. SMC ser gärna att fler aktörer deltar och delar på utvecklingskostnad vilket sker på bilsidan. Ett eCall-system på motorcykel kan vara avgörande i några olyckor per år. Det finns inga krav på att motorcyklar ska vara utrustade med eCall i det nyligen beslutade regelverket för framtidens motorcyklar. Utan gemensamma EU-krav kommer eCall inte att bli verklighet i Sverige.

SMC har på eget initiativ tagit fram en dekal för MC-hjälm med ett informationskort att lägga i hjälmen i syfte att ge snabb och adekvat räddning i händelse av olycka. Bidrag har utgått från Trafikverket med 150 000 kronor, i övrigt har SMC finansierat detta med egna medel.

SMC ser ingen anledning att Trafikverket fortsätter att forska kring ABS på motorcykel. Alla motorcyklar som säljs i EU över 125 kubik måste från 2016 ha ABS. Tillverkarna utvecklar egna system. Motorcyklisterna efterfrågar ABS när de köper en ny motorcykel. Dessutom finns redan forskning på området, inte bara i Sverige men också i resten av världen. SMC efterlyser information i Vägtrafikregistret som kan möjliggöra premieberäkningar och eventuell reduktion baserat på motorcyklarnas säkerhetsutrustning, till exempel ABS.

Mycket viktigare är att forskning bedrivs på ett område där kunskap saknas och där all forskning pekar på att det kan ha betydelse, nämligen motorcyklarnas belysning och konfiguration. Flera länder har påtalat potentialen på området i studier om motorcyklisters synbarhet och Sverige skulle kunna delta i både nationell och internationell forskning. Dessutom är fokus på synbarhet och uppmärksamhet en av fem prioriterade åtgärder i den strategi som ligger till grund för säkerhetsarbetet för motorcyklisterna – 2020. Detta område med stor potential finns överhuvudtaget inte nämnt i utredningen.

### **Säker användning**

SMC är helt överens med Trafikverket om att åtgärder krävs för att minska olovlig körning, körning i berusat tillstånd och extremt höga hastigheter. Däremot har SMC helt andra förslag för hur vi når dit jämfört med Trafikverket.

SMC bedriver intensiv opinionsbildning i ämnet Extremt beteende via vår hemsida, via Forum, via sociala media och genom varje seriös motorcyklist. Frågan har fått stort genomslag och redan nu kan vi konstatera att de allra flesta motorcyklisterna tar klart avstånd från detta. Fler aktörer skulle kunna skapa opinion i frågan, till exempel försäkringsbolag, Trafikverket, Polisen, Transportstyrelsen med flera.

SMC vill inte ha höjda böter för trafikbrott. SMC vill inte att ett pricksystem införs i Sverige. Även om pricksystemet finns i Danmark och Finland har högre bötesbelopp baserat på inkomst, har Sverige faktiskt en bättre olycksstatistik.



### **Sveriges MotorCyklister**

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge  
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87  
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

Trafikverket menar att en bredare genomgång av Trafikbrottslagen § 7 ska genomföras. Det anser inte SMC. Justitiedepartementet har nyss avslutat en remissrunda rörande en aktuell utredning. SMC kontaktade Justitiedepartementet som inte ansåg att lagstiftaren ska beslagta fordon utöver vad som nyligen utretts (upprepad fall av olovlig körning och rattfylleri). Här har Trafikverket en avvikande åsikt jämfört med lagstiftaren.

Systemet för att ta ett A-körkort är mycket krångligt och komplicerat. Sverige har den högsta kända andelen dödade på MC utan giltigt körkort. Samtidigt har Sverige Europas högsta avgift för körprov på MC. Här bör Trafikverket och departementet snarast se över prissättningen. Trafikverket lägger ner provplatser för MC, vilket gör att trafikskolor aviserar nedläggning. Trafikverket bidrar därmed till minskad tillgänglighet för att ta MC-körkort istället för tvärtom!

SMC anser att Trafikverket ska arbeta för att minska kraven på tre manöverprov till ett för samtliga A-behörigheter samt att se över möjligheten att genomföra manöverprov i samband med den obligatoriska riskutbildningen. Då finns inte längre krav på särskilda kostsamma provplatser för MC.

Trafikverket tillhandahåller provfordon för B till endast 400 kronor per tillfälle. En MC-elev hyr samtidigt MC privat för minst den dubbla summan. Trafikverket bör undersöka möjligheten att tillhandahålla motorcyklar för att öka tillgängligheten.

Gruppen körkortslösa är extrema på en lång rad områden. Endast en tredjedel äger motorcykeln de kör på men det handlar inte främst om stölder utan att man lånar en MC, kör en cross eller liknande eller att någon familjemedlem äger motorcykeln. Stöldskydd löser därmed inte hela problemet.

Motorcyklister i allmänhet har en bättre attityd till alkohol och droger jämfört med bilister. Ändå är en tredjedel påverkade av alkohol och/eller droger då de dör. Även här är gruppen utan körkort överrepresenterade, där är 60 % påverkade. SMC tror inte att en utredning av frågan kommer att leda till viktiga slutsatser. Alkolås och SMADIT är bra modeller för dem som är seriösa trafikanter och motorcyklister och redan har körkort. Problemet är att en fjärdedel av dem som dör på MC inte har körkort överhuvudtaget. MC-beståndet kommer inte att bytas ut inom överskådlig tid till nya motorcyklar med morgondagens nykterhetsstödande system.

Det är för SMC tydligt att en liten grupp motorcyklister ställer sig utanför lagen. Norge har konstaterat att gruppen ofta förekommer i belastningsregistret på en lång rad brott och att man har mandat att satsa på denna specifika grupp. Denna lilla grupp bör kunna kontrolleras av polisen i Sverige på samma sätt som den norska trafikpolisen gör. Självlärt ska polisen ha verktygen för att konstatera förekomst av narkotika och andra olagliga preparat hos trafikanterna.

SMC föreslår att trafikbrottslingar ska kunna erbjudas någon form av utbildning, istället för böter och prickar i körkortet. Detta fungerar bland MC-förare i till exempel Storbritannien med goda resultat.

SMC anser inte att organisationer ska kunna bestraffas för trafikbrott. Det strider mot alla principer i trafiken och svensk rättspraxis. SMC har polisanmält Trafikverket och/eller ansvarig underentreprenör för en dödsolycka på E4 i augusti 2010. Trots att motorcyklisten dog på grund av att friktionen var så låg att den motsvarade halkbana har ingen ställts till svars för detta. Det känns främmande att



**Sveriges MotorCyklister**

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

organisationer ska hållas ansvariga när ansvarig väghållare i princip aldrig ersätter en enskild för skador som helt uppenbart orsakats av dåligt underhåll.

### **Uppmärksamhet och synbarhet**

Att andra trafikanter brister i hänsyn, inte iakttar väjningsplikt och gör livsfarliga U- och vänstersvängar är stora problem för motorcyklister. Varje år dödas och skadas ett antal motorcyklister i kollisioner med andra fordon. Sju av tio motorcyklister som dödades 2005-2011 i en korsningsolycka blev påkörda av en bilist som inte följde trafikreglerna. Över hälften av dem som svarade i SMC:s och NTF:s studie 2010 hade det senaste året nästan kolliderat med ett annat fordon en eller flera gånger på grund av bristande uppmärksamhet från motparten. Statistik från Trygg-Hansa och If visar att mellan 65-90 % av olyckor där fler fordon är inblandade vållas av den andra trafikanten, inte motorcyklisten.

Att uppmärksamhet mot motorcyklister ska ingå i grundutbildningen för B-körkort är självklart för SMC men efter 15 år har vi ännu inte fått gehör för detta. Att samhället satsar på uppmärksamhetskampanjer riktade mot andra trafikanter rankas som den viktigaste åtgärden för ökad säkerhet bland motorcyklister enligt den studie SMC och NTF gjorde 2010. Detta sker i andra länder men utöver SMC har Sverige hittills inte gjort något i frågan.

Trots att Trafikverket har kunskap om allt detta, nämns inte ens frågan i utredningen. Samtidigt är det en av fem prioriterade åtgärder i strategin för att sänka dödade och allvarligt skadade motorcyklister – 2020.

Att en bilist som kör ihjäl en motorcyklist då han/hon inte iakttar väjningsplikt och sedan får behålla sitt körkort är svårt att förstå. Detta är ett område där vårdslöshetsbegreppet bör ses över.

SMC föreslår att etappmålen kompletteras med synbarhet och uppmärksamhet, vilket är ett problem även för andra oskyddade trafikanter. Genom att prioritera området kan SMC få gehör för åtgärder på området vilket skulle minska antalet olyckor på motorcykel.

Till sist, SMC är den aktör som når ut med budskapet till motorcyklisterna bäst. SMC är den aktör som är mest aktiv med säkerhetsarbetet för motorcyklisterna. SMC är den aktör som använder mest tid och pengar för att säkerheten bland motorcyklister. SMC är experter på MC-säkerhet. Vi hoppas att både Trafikverket och Näringsdepartementet använder vår kompetens för att nå etappmålet 2020.

För SMC

Maria Nordqvist  
Tel: 0243-669 79  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge  
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87  
E-post: [smc@svmc.se](mailto:smc@svmc.se), web: [www.svmc.se](http://www.svmc.se)