



KRAFFT PÅ STORKURSHELGEN

Maria Krafft, måldirektör på Trafikverket var speciellt inbjuden till SMC:s Storkurshelg. Hon fick svara på en hel radda frågor som i mångt och mycket rörde motorcyklisternas verklighet.

■ TEXT MAGNUS KLYS ■ BILD JOACHIM SJÖSTRÖM

Det var en smockfull lokal som mötte Maria Krafft på Sveriges MotorCyklisters Storkurshelg i Arlanda. På Storkurshelgen samlas många av de förtroendevalda inom organisationens distrikt och nu fick de chansen att ställa de frågor som är aktuella.

-Jag vill tacka för att jag fick komma hit. Det känns direkt att det finns ett engagemang och en värme i lokalen. Ja, man kan ju konstatera att vi startade på ett rätt tuftt sätt när jag tillträdde för ett år sedan med bland annat 30-punktslistan. Nu tycker jag vi lägger det bakom oss och blir konstruktiva. Vi vill samma sak. Det är 20 år sedan Nollvisionen lanserades och mycket tid lades ned på frågan hur vi får ner antalet omkomna i bil. I framtiden blir det nog fler oskyddade trafikanter som dör än i bil. Vi måste gå från att prata bil till att prata om oskyddade. Och vi kan inte bara prata trafik i städerna, det ska inte vara på bilarnas villkor. Det är den tuffaste utmaningen. Det är 20 procent högre dödsrisk på MC än i bil och det pågår redan idag mycket arbete runt detta, förklarade Krafft.

SMC:s generalsekreterare, Jesper Christensen, var först ut bland frågeställarna.

-Vi har varit härska att vi inte blev insläppta i Nollvisionen och på 20 år har det inte lösts. Men det arbetet har vi väl börjat nu?

-Vi utgår från fakta. Det måste gå att kombinera MC och infrastruktur. Räckena bör vara högre för att hålla motorcykeln upprätt vid en sammanstötning och vi måste också kolla vad utbildning har för påverkan. Vi har regeringens uppdrag att göra en nystart för Nollvisionen och då blir angreppet annorlunda eftersom det nästan alltid blir personskador på motorcyklisten när den kör in i ett räcke. Vi får resonera tillsammans att inkludera motorcyklarna i Nollvisionen. Om vi tar bort de som är drogade och kör utan körkort så återstår cirka 60 procent av MC-olyckorna och då återstår att se vad som utlöst dessa olyckor. Frågan är då om vi får en annan bild av vad vi ska göra. Detta måste vi undersöka och vi behöver involvera några utländska forskare så att vi sätter någon form av agenda på nystarten, säger Krafft.

Trafikverket har precis fått i uppdrag att sätta ihop en grupp för att titta på detta och den håller på att formas just nu.

-Man kommer väldigt långt på ett halvår och där någonstans borde det väl vara när vi har någon form av resultat. Biltillverkarna måste ha någon form av system som känner av om det kommer en MC i en korsning. Det är en resa men det är inte så långt borta.

Stefan Dangardt, SMC:s ordförande, undrade om det skulle anslås extra pengar till andra typer av räcken och i övrigt ökad säkerhet för MC.

-Inga extra pengar har anslagits till något fordonslag men vi har beställt en undersökning på hur mycket pengar det kostar att underhålla mitträcken. Det görs också nya system för mittseparering, förklarade Krafft.

Rullgrus är en annan het potatis men där var Krafft mycket tydlig i sitt budskap.

-Allt rullgrus får vi aldrig bort. Det räcker med att en lastbil kommer utanför asfalten så drar den upp grus igen, även om det precis sopats, säger Krafft.

Den nya tekniken var också på tapeten med fordon som sköter viss del av körningen själva. Frågan ställdes vad som händer om tekniken fallerar.

-Vi måste titta på det mest effektiva som vi ska göra, vare sig det gäller människa eller teknik. Det går dock inte att säga att det inte ska gå att kommunicera i bilen. Ungdomarna av idag tycker att bilkörningen är störande när de ska kommunicera. Men det är knappningen på telefonerna som är det farliga.

Fler poliser på vägarna, betongräcken istället för vajerräcken och möjlighet att köra i bussfil kom sedan på tal.

-Vi försöker få till en dialog med myndigheterna i kommunerna om att få köra i bussfil men de vägrar prata med oss, förklarade Maria Nordqvist, politisk sekreterare i SMC.

-Det är inte Trafikverket som säger nej till MC i bussfil. Jag ska jobba för en dialog med myndigheterna, så mycket kan jag lova, förklarade Krafft.

Det löftet drog ned applåder.

-Det är inte de äldre som är problemet i trafiken i Sverige. Det är män mellan 18-20 år som är det största problemet. När det gäller hastighetssänkningen så betyder en sänkning av hastigheten på mellan två till tre kilometer i timmen att vi spar 50-60 liv per år. Det är fysikens lagar som styr detta. När det smäller så är det skillnaden mellan liv och död, ansåg Krafft.

Larz Glemfors, styrelseledamot, frågade om Krafft kunde lova att motorcyklisterna spelar i samma division som andra oskyddade i trafiken.

-Gångtrafikanter och cyklister är väldigt viktiga. När det gäller cyklister och bilister måste vi omfördela utrymmet till cyklisternas fördel. Istället vill jag säga till motorcyklisterna att de ska göra det så säkert som möjligt. Nu är det cyklister och fotgängare som är viktigast.

-Ni gör dock helt rätt som tar upp frågan om vajerräcken. Men jag tycker ni ska se helheten. Räcken är inte den största faran, menade hon.

Krafft lovade ett möte mellan SMC:s vägspanare och Trafikverkets representanter och att vad som tidigare varit mission impossible, att föra in MC i Nollvisionen nu startat.

-Det är en seriös ambition att få in MC i Nollvisionen, ingen har lyckas med detta på 20 år. Men, nu skall vi tillsammans göra vad som är möjligt. Att Trafikverket äntligen öppnar för annan kunskap än egen från Sverige är ett steg på en komplicerad rutt. SMC har redan kontakt att förmedla från andra länder. Jag har sedan ett nästan körklart program klart för en OECD-konferens i ämnet i Sverige 2018, vilket sätter extra press på att gunstiga resultat måste skapas för världens 300 miljoner motorcyklister, avslutar Christensen. 