

Remissvar avseende NTFs styrdokument "Verksamhetsinriktning för perioden 2010-2011" samt "NTF anser..."

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister har tagit del av förslagen till styrdokument och ny verksamhetsinriktning för NTF och lämnar följande svar.

NTFs verksamhetsinriktning för perioden 2010-2011

SMC ställer sig helt bakom det svar som Motormännens Riksförbund inlämnat i denna del. NTF måste bli mer lyhörda för vad medlemsorganisationerna önskar.

Inom SMC har det varit en livlig debatt om medlemskap i NTF. Att stärka varumärket är viktigt men då måste också NTF ta reda på vad motorcyklister vill ha ut av medlemskapet.

SMC är en organisation som är helt beroende av medlemsavgifter. Med ett vikande medlemsunderlag samtidigt som allt högre krav ställs på ett utökat trafiksäkerhetsarbete måste SMC söka bidrag för att överleva och klara verksamheten. SMC utgår från att NTF ställer sig bakom vårt arbete och våra ansökningar, istället för att konkurrera med SMC i de frågor där vi verkat sedan 1963.

Det krävs stora insatser i vägtransportsystemet för att öka motorcyklisternas säkerhet. Idag saknas motorcyklar som trafikantgrupp inom Vägverkets styrdokument. Vägar och gator utformas och underhålls inte utifrån de svagaste trafikanterna. NTF måste flytta fokus från förarbete till andra faktorer som kan öka säkerheten. För att öka motorcyklisternas säkerhet krävs ett mc-vänligt vägtransportsystem och uppmärksamhet från andra trafikanter, utöver förarnas eget ansvar.

SMC tycker att det är anmärkningsvärt att trots att NTF konstaterar att motorcyklar och mopeder som fordonsslag inte ryms i Nollvisionens strategier, lyfts inte dessa som prioriterade trafikantgrupper inför verksamhetsperioden 2010-2011.

SMC vill därför att följande stycke läggs till under prioriterade trafikantgrupper:

"Mopedister och motorcyklister

Antalet motorcyklar och mopeder har ökat explosionsartat i Sverige det senaste decenniet vilket speglas i en växande andel av det totala antalet dödsolyckor i trafiken. Mopedister och motorcyklister är samtidigt grupper som helt saknats inom Nollvisionens strategier. Nollvisionens grundidé att förebygga skador är inte tillräcklig för dessa oskyddade trafikanter som alltid måste försöka förebygga att olyckor sker.

Det krävs stora förändringar på en lång rad områden för att minska motorcyklisternas och mopedisternas olyckstal. Vägtrafiksystemet måste utformas och anpassas efter de svagaste trafikanterna; motorcyklister och mopeder. Insatser krävs för att få andra trafikanter att uppmärksamma tvåhjuliga motorfordon i trafiken. Fordonen kan göras säkrare genom till exempel ABS-bromsar. Utbildning och information riktade mot dessa grupper är också nödvändigt liksom mer forskning och utvärdering av pågående projekt. "

Under delen som rör ett jämställt transportsystem vill SMC tillägga att jämställdhet ska gälla inte enbart mellan kön utan även mellan transportslag.



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

SMC och många andra medlemsorganisationer inom NTF ingår i internationella nätverk. SMC är aktiva i FEMA och FIM. NTF bör givetvis ta del av medlemmarnas internationella arbete. Det finns frågor där ETSC och FEMA/FIM har olika uppfattningar.

Det saknas relevant forskning på många områden som rör motorcyklar. SMC ser därför positivt på att NTF initierar och stödjer detta.

NTFs arbetsmetoder

På samma sätt som NTF ska ge service till medlemsorganisationernas tidningar och hemsidor kan NTF använda fakta och information från SMC som rör motorcyklism. På NTFs hemsida finns inget material om motorcyklar och ingen länk till SMCs hemsida där mängder av information finns om till exempel skyddsutrustning, barn på motorcykel och liknande.

Under 2008 genomfördes en OECD-konferens i Lillehammer angående motorcyklar och säkerhet. OECD bör därför nämnas under delen om omvärldsbevakning.

NTF anser....

I det inledande kapitlet säger NTF att man vill fylla luckorna i Nollvisionen så att motorcyklister och mopedister omfattas. Här hade SMC gärna sett att man nämnt att SMC under året presenterat en MC-Vision samt att ett arbete med att ta fram en Nationell strategi och handlingsplan för mopedister och motorcyklisters säkerhet ska tas fram under 2009.

Alternativ till biltrafik

Under delen om alternativ till biltrafik nämns inte motorcyklar och mopeder. SMC har genomfört mobilitetstester i Stockholm, Göteborg och Malmö som visade stora tidsvinster och ekonomiska besparingar om man väljer att köra ett tvåhjuligt motorfordon istället för bil. De tar mindre plats, kräver mindre energiåtgång att bygga, omfattas inte av trängselskatt och avger mindre avgasemissioner eftersom de inte står stillastilla i köer. I Europa säger man att tvåhjuliga motorfordon är den del av lösningen. Självklart ska motorcyklar och mopeder nämnas under detta avsnitt!

Äldre trafikanter

Många motorcyklister och mopeder dödas och skadas varje år på grund av att andra trafikanter inte sett fordonen. Synförmåga, hörsel och reaktionstid försämras hos äldre förare. SMC anser att följande punkt bör läggas till under medicinska aspekter : " Möjlighet att införa krav på syntester och/eller medicinska undersökningar för samtliga körkortsklasser vid en viss ålder bör utredas".

Mopederna

SMC delar inte NTFs uppfattning i flera viktiga delar av detta kapitel. Den explosionsartade utvecklingen av antalet mopeder i trafik framgår inte. Körkortsdirektivet säger i Artikel 4 att kategori AM (körkort för moped) skall vara 16 år. Medlemsstaterna får höja eller sänka åldersgränsen för utfärdande av körkort ned till 14 år eller upp till 16 år. Att behålla 15 år för moped handlar alltså inte om ett undantag från direktivet. SMC instämmer i regeringens uppfattning om att dagens 15-årsgräns för moped ska bibehållas men med en bättre grundutbildning och möjlighet att återkalla körkort och förarbevis vid trafikbrott. Mopeden är ett utmärkt transportmedel för svenska ungdomar, under förutsättning 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

man kör lagligt, har bra skyddsutrustning och en bra grundutbildning. NTF skriver ingenting i avsnittet om utformningen av utbildning för moped klass 1 och 2.

Under perioden 2000-2007 har 92 personer omkommit då de kört moped. Av dessa var 25 personer 15 år och en under 15 år. Resterande, 66 personer, var 16 år eller äldre. 43 personer var äldre än 18 år vilket motsvarar 47 %. För dessa har en 15-årsgräns ingen som helst betydelse. 15-åringarna utgör dock en stor del av de svårt skadade. Här behövs särskilda insatser för att minska trimning, ökat användande av skyddsutrustning och hjälm, ökad övervakning och förbättrad utbildning.

SMC vill därför att texten under utbildning ändras genom följande:

Stryk "En åldersgräns på 16 år skall införas för moped klass 1. "

Lägg till: "Dagens 15-årsgräns för moped klass 1 ska behållas samtidigt som ny utbildning för mopeder i klass 1 och 2 införs."

Motorcykel

SMC anser att fyrhjulingarna bör lyftas ur kapitlet om motorcyklar och ägnas särskild uppmärksamhet i ett eget kapitel. Problematiken kring fyrhjulingar är unik, därför har en särskild Fyrhjulings-OLA inletts. Vissa fyrhjulingar är klassade som motorcyklar men samtliga kategorier fyrhjulingar bör räknas som en egen trafikantgrupp.

En lång rad problem och förslag till åtgärder för att öka motorcyklisternas säkerhet presenterades i september 2008 i MC-Visionen. Det dokumentet är betydligt mer omfattande än NTFs förslag.

I några delar är SMC av en annan uppfattning än NTF. Då det gäller **tekniska stödsystem** vill SMC lägga till följande: "Inga system får dock ta ifrån mc-föraren kontrollen av fordonet."

SMC ser gärna att nya och effektiva skyddssystem för motorcyklister utvecklas av tillverkarna. Djupstudierna visar att många olyckor beror på felaktig bromsteknik. Därför tror SMC att utveckling av bromssystem kan ge mest effekt på olycksstatistiken, jämfört med till exempel krockkuddar som endast skyddar motorcyklisten i vissa olyckstyper. Alla ABS-system bör vara möjliga att koppla bort.

Under **utbildning** vill SMC att följande punkt läggs till: En grundutbildning behövs med obligatorisk teori, praktik och riskutbildning.

Under **övervakning** vill SMC att den befintliga punkten stryks helt: "Åtgärder behövs för att göra det möjligt att övervaka motorcyklisters hastighetsefterlevnad med ATK.

SMC vill att följande punkt läggs till: Fler traditionella poliskontroller på vägarna är den bästa metoden för att öka motorcyklisternas efterlevnad av hastighetsgränserna.

Säkrare vägmiljö

Avsnittet är bra men problematiken att ingen som helst hänsyn tas till motorcyklister och mopedister i vägtransportsystemet bör belysas. SMC vill att följande läggs till under första punkten under "Utformning":

Människors överlevnad och hälsa, **oavsett fordonsslag**, ska vara dimensionerande vid utveckling av vägar och gator.

Tilllägg under andra punkten: Nya vägar ska byggas med "Nollvisionsstandard" **där hänsyn tas till alla fordonsslag, även motorcyklister och mopedister.**

Ett sista tillägg:

På platser där riskerna är störst för motorcyklister och mopedister krävs särskilda åtgärder för att säkra trafikmiljön.



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

Säkrare motorfordon

SMC konstaterar att motorcyklar och mopeder inte nämns i kapitlet.

För SMC

Maria Nordqvist

Tel: 0243-669 79

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