

Till  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Remissvar "Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet"

För Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, är trafiksäkerhet en viktig fråga då hela vår verksamhet handlar om att färdas på landsväg. SMC har stått bakom Nollvisionen sedan den antogs av riksdagen 1997. SMC har arbetat för att öka motorcyklisternas säkerhet sedan 1970-talet. Vi anser att vi lyckats bra men att betydligt mer kan ske. För att nå längre krävs utökat samarbete, nytänkande och öronmärkta resurser specifikt för motorcyklisternas säkerhet. Vi anser att det, i Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet, saknas ett antal viktiga saker som kan minska skadade och dödade motorcyklister. Därför beklagar vi att SMC inte fått vara med i arbetet med nya etappmål. Förmodligen är det också därför motorcyklar och mopeder endast omnämns som problemfordon med ökade olyckstal utan att berätta att antalet motorcyklar och mopeder mer än fördubblats sedan Nollvisionen antogs 1997. Inga konkreta förslag förutom sänkt hastighet riktas mot dem som kör på två hjul. Man konstaterar också att Nollvisionen har luckor och att motorcyklar och mopeder är en av dessa. SMC hade gärna deltagit för att täppa till den luckan i Etappmåls-OLA.

### Nollvisionen fram till idag

I kapitel 4 beskrivs hur vägtransportsystemet förändrats med utgångspunkt från Nollvisionen. Tyvärr har varken Vägverket eller Sveriges Kommuner och Landsting hittills tagit hänsyn till motorcyklar då det gäller vägtransportsystemets utformning. En stor del av Nollvisionsarbetet har handlat om att mittseparerade vägar. SMC har inget emot mittseparerade vägar. Vi tror att separerade vägar har en positiv effekt för mc-åkarna. SMC har dock påtalat att det finns andra räkestyper än vajerräcken som är mer förlåtande för en motorcyklist som krockar med det. Vi har också påtalat vikten av att placera räcken längre från vägbanan. Trots detta används i stort sett bara vajerräcken i Sverige och räcken som kan utgöra livsfara för motorcyklister placeras nära körbanan. VTI konstaterade i en rapport 2005 att fler motorcyklister kommer att dö i trafiken i takt med att fler räcken sätts upp. Så har det också blivit. Under perioden 2000-2007 anges "krockvåld räcke" i 26 av dödsfallen enligt Vägverkets djupstudier. För ett stort antal anges "krockvåld stolpe". Motorcyklister har alltså dött i en kollision med väghållarens egna installationer i vägmiljön. Begreppet "Ett misstag ska inte bestraffas med döden" måste även gälla för motorcyklister. SMC anser inte att systemutformarna hittills inte tagit hänsyn till motorcyklister, vilket är en stor brist i Nollvisionsansvaret. Det kundperspektiv som beskrivs på sidan 22 handlar enbart om åtgärder som utgår från bilisternas behov, inte motorcyklisterna. De tillstånd som beskrivs är till stor del inriktade på andra trafikanter.



### 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

### **System för målstyrning**

SMC har deltagit i OLA-arbetet, både nationellt och regionalt. Vi beklagar att man inte tog med en representant för motorcyklisterna i Etappmåls-OLA. Eftersom författarna säger att det finns luckor i Nollvisionen och att motorcyklisterna och mopedister är en av dem, hade det varit naturligt att ha dessa med från starten. Övriga fordonsslag som nämns som luckor; tunga fordon och bussar, har deltagit i arbetet genom Sveriges Åkeriföretag och Bussbranschens riksförbund.

Förädlingskedjan och modellen för etappmål är bra och kan användas som underlag för riktade insatser för motorcyklisterna. Det är redan när resurserna ska fördelas som man måste planera insatser för att öka motorcyklisternas säkerhet, till exempel nu i dagarna då den infrastrukturpolitiska propositionen presenterats. Riktade medel för att till exempel förbättra vägtransportssystemet ur ett mc-perspektiv skulle betyda oändligt mycket för de svenska motorcyklisterna. SMC ser fram emot att delta i de årliga resultatkonferenserna.

### **Nya nationella etappmål**

SMC har inget att invända mot de föreslagna etappmålen. Däremot konstaterar vi att minst en tredjedel inte har något med motorcyklar att göra; bältesanvändning, cykelhjälm, säkra personbilar och säkra tunga fordon. Då det gäller säkra kommunala gator talar Sveriges Kommuner och Landsting enbart om att gatorna ska göras säkra för biltrafik. Till detta remissvar bifogas ett par bilder från ett vägavsnitt i Linköping samt på en ombyggd väg och cirkulationsplats som invigdes 9 oktober 2008 i Sundsvall. Dessa bilder visar tydligt att teorin om krockvåld i Nollvisionen helt verkar ha glömts bort. När dessa vägmiljöer planerades och utformades kan man inte ha haft någon tanke på effekten för en motorcyklist som kör in i dessa hinder.

I Vägverkets aktörsmått talar man om säkra statliga vägar men säger inte vilka fordon som avses. Hittills har detta arbete enbart omfattat personbilar, inte motorcyklar. Definitionen som anges på sidan 52 säger: "Vägar där en kollision inte ger dödliga eller andra allvarliga personskador, under förutsättning att vägen används enligt gällande regler och i ett säkert fordon."

Eftersom motorcyklar saknas som trafikantgrupp i Vägverkets styrande dokument för hur vägar ska utformas (Vägars och Gators Utformning) och underhållas (ATB Väg, VV AMA, Teknisk beskrivning Väg, Funktions- och standardbeskrivning för driftåtgärder och Arbetet på Väg), byggs och underhålls vägar inte utifrån ett perspektiv som gör dem säkra för motorcyklisterna. SMC förutsätter att det allmänna säkerhetskrav som föreslås för statlig väghållning av Trafikinspektionsutredningen omfattar motorcyklar och skyndar på införlivandet av motorcyklisterna som trafikantgrupp i Vägverkets styrdokument och riktlinjer. EuroRAP ser på vägnätet från ett bilperspektiv, inte ur motorcyklisternas synvinkel. Säkra sidoområden betyder inte samma sak för en motorcyklist som för en bilist och därför inte heller väghållaren Vägverket. En motorcyklist ser mycket hellre förlåtande sidoområden än räcken. Då räcken sätts upp ska en räckestyp användas som är optimal för alla väganvändare och räckets placeras så långt från vägen som möjligt. SMC ser hellre räfflor i vägmitten än vägräcken. Då stolpar sätts upp ska de placeras så att de medför så liten risk som möjligt för de mest oskyddade väganvändarna, motorcyklisterna.



### **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

Det vanligaste krockvåldet bland de motorcyklister som dödats i singelolyckor 2000-2007 är vägräcken och stolpar. Åtgärder som SMC föreslår i MC-Visionen, skulle göra vägtransportsystemet säkrare för motorcyklister såväl som för andra trafikanter. SMC och Vägverket har undertecknat ett handlingsprogram där nio punkter för att förbättra vägtransportsystemet ur ett mc-perspektiv. Tyvärr har det arbetet avstannat.

Vid OECD-konferensen för motorcykelsäkerhet i juni 2008 samlades experter från hela världen och enades om de 20 viktigaste åtgärderna. Den näst viktigaste faktorn är: *Transport and infrastructure policy: "It is a fundamental motorcycle safety requirement that, by default, PTWs should have a place in overall transport policy and infrastructure policy / management."*

Det är ett krav från SMCs sida att denna ståndpunkt från OECD-konferensen implementeras omgående i Sverige. Självklart ska både statliga vägar och kommunala gator och vägar göras säkra för alla väganvändare, även motorcyklister. Det framgår inte av dokumentet "Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet" om detta ingår i etappmålen Säkra gator och vägar för Sveriges Kommuner och Landsting respektive Vägverket.

För SMC är det självklart att ingen ska köra ett fordon påverkad av alkohol eller droger. I MC-Visionen lämnar vi förslag på hur detta arbete kan bedrivas för motorcyklister. Vi har inga kommentarer till delen som rör räddning, vård och rehabilitering och värdering av trafiksäkerhet.

Det enda etappmålet där motorcyklisterna nämns är det som gäller hastighet. Det enda förslaget inför framtiden som föreslås för motorcyklister är en ökad hastighetsanpassning och att få förarna av dessa fordon att ta sin del av nollvisionsansvaret, det vill säga att följa trafikreglerna. SMC är väl medvetna om att vissa motorcyklister, lika väl som vissa bilister, kör över lagstadgad hastighet. SMC är väl medvetna om att en andel av de motorcyklister som dödats har kört över gällande hastighetsgräns. Men, det finns 249 000 motorcyklister i Sverige, alla är inte notoriska fortkörare. Genom information, fortbildning och ständig påverkan för attitydförändring arbetar vi med den frågan. Att motorcyklisterna sänker hastigheten är dock inte den enda lösningen för sänkta olyckstal. Inte någon av de 20 viktigaste punkterna för att öka motorcyklisternas säkerhet som togs fram vid OECD-konferensen rörde hastighet.

### **SMCs förslag till etappmål**

Utöver de etappmål som föreslås har SMC några som vi anser bör läggas till då de har stor betydelse för motorcyklisternas säkerhet i trafiken. Samtliga är punkter som lyftes på OECD-konferensen. Eftersom SMC inte ingått i Etappmåls-OLA och hittills stått utanför Nollvisionen, har vi själva tagit fram ett eget trafiksäkerhetsprogram: MC-Visionen. Där finns ytterligare förslag till åtgärder för att öka motorcyklisternas säkerhet.

#### **1. Förbättrat samspel med andra trafikanter**

Varannan motorcyklist som dödas i trafiken kolliderar med ett annat fordon, i de flesta fall en bil. Bristande uppmärksamhet, brist på hänsyn, bilarnas konstruktion, är några orsaker till olyckorna förutom hög hastighet. Samspelet mellan dem som vistas på vägen kan klart förbättras. Det kan ske genom att motorcyklar uppmärksammas i grundutbildning för alla



**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

körkort, genom kampanjer och genom utbildning från skolåldern och uppåt. Ett etappmål som handlar om hänsyn, respekt och samspel i trafiken är av stor vikt för motorcyklisternas säkerhet. Det finns stort behov av forskning på området, därför vill SMC att medel ska avsättas för dessa frågor.

## 2. Ökad kompetens

Den allra viktigaste faktorn för att öka motorcyklisternas säkerhet är att öka deras kompetens. Det fastslogs vid OECD-konferensen. En bra grundutbildning med obligatoriska, praktiska och teoretiska delar är en självklarhet anser SMC. Det är märkligt att Sverige som är ledande inom trafiksäkerhetsområdet inte har något krav på grundutbildning. Trots att SMC varje år fortbildar tusentals nöjda kursdeltagare som säger att man äntligen lärt sig den rätta broms- och körtekniken i samband med fortbildning ifrågasätts ändå vår kursverksamhet av vår omvärld. Man frågar sig om fortbildning av motorcyklister och ökad kompetens verkligen till ökad trafiksäkerhet. Ett etappmål som lyfter behovet av ökad kompetens är av stor vikt för motorcyklisternas säkerhet.

## 3. Säkra förare och säkra fordon

SMC anser att man bör skapa ett Euro NCAP för personlig skyddsutrustning och motorcyklar på samma sätt som sker för personbilar. Motorcyklister är intresserade av sin personliga säkerhet och betalar varje år stora summor för detta. Ett opartiskt testorgan som kan rangordna utrustning och fordon utifrån en säkerhetsaspekt är därför önskvärt.

### Nya nationella etappmål

SMC har i MC-Visionen tagit fram förslag på åtgärder och ett index som visar antalet dödade motorcyklister i förhållande till fordonsbeståndet. Det är en faktor som måste tas i beaktande. I SMCs index finns ett mål om en reduktion med 30 % till 2014.

Att Nollvisionen inte uppnåtts för motorcyklar har flera orsaker. Antalet fordon har mer än fördubblats, vilket givetvis återspeglas i olyckstalen. Nya kategorier av MC-förare som i många fall fått körkort på köpet eller återupptar körningen efter ett långt uppehåll finns på vägarna. Vägtransportsystemet har inte anpassats utifrån motorcyklisternas behov. Unga män på supersportmotorcyklar är överrepresenterade, trots att detta är den grupp SMC satsat mest på de senaste åren.

### Målbild 2020 – den beskrivna och SMCs egen målbild

SMC konstaterar med stor besvikelse att det inte finns ett ord om motorcyklar i målbilden för 2020. Det finns inte ett ord om ett vägtransportsystem som är anpassat även för de oskyddade trafikanterna som kör på landsväg. Man beskriver kollisioner med bilar och tunga fordon men inte då dessa fordon krockar med motorcyklar och mopeder.

I SMCs målbild för 2020 är motorcyklarna en självklar del av transportpolitiken och trafikmiljön i stort. Allt fler väljer att köra motorcykel och moped ur miljö-, kostnads- och trängselperspektiv. Det finns 500 000 motorcyklar i trafik. Det finns gemensamma mc- och bussfiler i samtliga storstäder. Särskilda gratisparkeringar där motorcyklar kan låsas i fasta föremål finns i alla stadskärnor. Motorcyklisterna är måttstocken för all planering av vägtransportsystemet vilket gett det ett helt nytt utseende med mer förlåtande



## 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

sidoområden, breda mittremсор, asfalt med bra friktionsegenskaper, förstärkta stödremсор och nya metoder för vägarbeten. Populära mindre mc-vägar är skyltade och beaktas särskilt ur underhållssynpunkt. Alla räckten som sätts upp i Sverige är krocktestade utifrån den nya europeiska normen för motorcyklar. Gamla räckten byts successivt ut. Den svenska körkortsutbildningen för motorcykel har blivit en global succé. Momsen har slopats på allt som har med trafiksäkerhet att göra varför utbildningskostnaden blivit lägre, trots att den är obligatorisk. Vid sju år börjar svenska barn utbildning i säker trafik, vilket pågår till grundskolan avslutats. MC-simulatorer och Playstation-applikationer används i undervisningen vilket gör att alla ungdomar har en insikt i hur det är att köra moped och motorcykel och riskerna med att vistas i trafiken som trafikant. Användning av personlig skyddsutrustning, utöver hjälm, har ökat till 99 % efter momsbefrielsen. Drygt 50 % av alla svenska motorcyklister deltar varje år frivilligt i fortbildning. Eftersom SMCs fortbildning visar att deltagandet minskar risken för olyckor betydligt, innebär de lägre försäkringspremier och ett stort intresse för personlig kompetensutveckling. Forskning kring synbarhet har gett en unik belysning på motorcyklarna. Genom en särskild låsmekanism kan endast en fordonsägare i nyktert tillstånd köra motorcykeln. Det har reducerat alkohol- och drogrelaterade dödsfall till noll personer per år. Alla motorcyklar har kombinerade låsningsfria bromsar, som kan kopplas ur vid behov. Särskilda banor har tagits fram för motorcyklister i hela landet, där fri fart under ordnade former råder i kombination med riskutbildning. Banorna används också som övningsområden under körkortsutbildningen. Den flitiga bankörningen har sänkt mc-förarnas hastighet på vägarna, gett säkrare förare och reducerat antalet dödade motorcyklister med tio personer per år. Samtidigt kommer motorcyklister från hela Europa hit för att delta i körningarna. Under varje mc-säsong genomförs filmkampanjer via Vägverkets och SMCs hemsidor. De riktas mot bilister respektive motorcyklister och handlar om vikten att vara uppmärksam i trafiken. Kampanjerna har minskat kollisionsolyckorna med tio personer per år. Det främsta kännetecknet för den svenska trafikmiljön är hänsyn, insikt, kompetens och världens mest förlåtande vägtransportsystem.

### **Aktörsmått**

SMC har en lång rad förslag på konkreta åtgärder i MC-Visionen som bifogas detta remissvar.

### **Utvärdering**

I den svenska sammanfattningen av "An independent review of road safety in Sweden" noterar SMC tre särskilt intressanta saker; lönsamhetsanalys, säkerhetskrav vid projektering och avsnittet om mopeder och motorcyklar. SMC ser gärna att främst Vägverket, men även Sveriges Kommuner och Landsting gör lönsamhetsanalyser för vissa insatser som gäller vägtransportsystemet. Vad kostar det till exempel att sopa vägarna efter en mindre lagning jämfört med kostnaderna för en död eller skadad motorcyklist? Vad kostar det att förstärka stödremсор längs populära mc-vägar för att minska lösgrus på vägarna? Vad kostar det att använda andra räckestyper än vajerräckten om man tar med livslängdsperspektivet och motorcyklisternas säkerhet? Tyvärr har SMC inte resurser för att göra dessa beräkningar innan remissvaret ska vara inlämnat. Däremot har Hawzheem Karim i en nyligen publicerad rapport, konstaterat att räckestyper som är mer fördelaktiga



### **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

för motorcyklister, betongräcken, är billigare om man ser till drift- och underhållskostnader. Länk till rapporten:

[http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/rapporter/Improved%20Road%20Design%20for%20Future%20Maintenance%20-%20Analysis%20of%20Road%20Barrier%20Repair%20Costs\\_%20Licentiate%20Thesis.pdf](http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/rapporter/Improved%20Road%20Design%20for%20Future%20Maintenance%20-%20Analysis%20of%20Road%20Barrier%20Repair%20Costs_%20Licentiate%20Thesis.pdf)

Då det gäller säkerhetskrav vid projektering bör alla fordon som ska använda den aktuella vägen tas i beaktande.

Utvärderarnas förslag till hur man kan öka motorcyklisters och mopedisternas säkerhet är enbart repressiv, innehåller inga nyheter och kommer inte att leda till färre dödade och skadade i dessa grupper.

### **Kritiska framgångsfaktorer**

En viktig faktor som saknas är att vägtransportsystemet ska göras säkert för alla trafikanter, även motorcyklister.

### **Kostnadsuppskattning**

I denna sammanställning hade SMC gärna sett hur mycket av kostnaderna man avser att vika för att öka motorcyklisternas säkerhet och hur många liv dessa insatser kommer att spara. Dessutom saknas en del av kostnaderna, nämligen individens egna kostnader i samband med trafikolyckor. Varje person som råkar ut för någon typ av olycka betalar ju en självrisk.

### **Fortsatt utredningsbehov**

Här diskuteras två saker rörande motorcyklister; att sänka motorcyklisternas hastigheter och separera dem från andra fordon. SMC har ansökt hos Länsstyrelsen i Stockholm att få utöka antalet gemensamma mc- och bussfiler i Stockholm. Stockholms Lokaltrafik och polisdistrikten var positiva till detta medan Vägverket och nästan alla berörda kommuner sade nej. Att låta motorcyklister köra i bussfiler är ett utmärkt sätt att göra motorcyklisterna mer synliga i trafiken och minska antalet olyckor. Enligt SMCs källor har ingen motorcyklist dödats i de gemensamma mc- och bussfilerna. SMC ser gärna att motorcyklar och mopeder klass 1 med två hjul får köra i samtliga bussfiler enligt lag, på samma sätt som i till exempel Norge.

Som tidigare nämnts har SMC en lång rad förslag för ökad säkerhet bland motorcyklister, utöver att få motorcyklister att följa trafikreglerna. Samtliga återfinns i MC-Visionen.

SMC ser gärna en ny körkortsutbildning för motorcykel, med obligatoriska teoretiska och praktiska inslag. SMC har ingen åsikt i frågan om pricksystem, eftersom den ännu inte aktualiserats.

### **Bilagor i dokumentet**

I bilaga 6 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet, redovisas framgångsrika åtgärder från fem länder. Dock är inte något av de positiva initiativ som rör motorcyklar i dessa länder beskrivna, till exempel UK Government Strategy for Motorcycle Safety, lagen om var mc-



## **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

vänliga räckan ska sättas upp i Portugal och handbok för infrastruktur ur ett mc-perspektiv i Frankrike.

Bilaga 8 redovisar modellen för säker trafik. Den modellen har hittills inte tagit in motorcyklar.

### **SMCs bilagor till vårt remissvar**

1. Nyligen gjorda installationer i vägmiljön som fått SMCs distrikt att reagera.  
Platser: Linköping och Sundsvall
2. MC-Visionen. Länk:  
[www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/rapporter/MC%20Visionen%20sept%2008%20print.pdf](http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/rapporter/MC%20Visionen%20sept%2008%20print.pdf)
3. OECD-konferensen: Topp-20-listan med de 20 viktigaste faktorerna för att öka motorcyklisternas säkerhet, länk:  
[www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/rapporter/OECD%20workshop\\_Top%2019%20recommendations.pdf](http://www.svmc.se/upload/SMC%20centralt/Dokument/rapporter/OECD%20workshop_Top%2019%20recommendations.pdf)

Som alltid vill SMC avsluta med att vi står till tjänst i alla sammanhang då det gäller frågor som rör motorcyklism.

För SMC

Maria Nordqvist

Telefon: 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)