

Till  
Vägverket  
Sektion Körkort  
781 87 BORLÄNGE

## Remissvar från Sveriges MotorCyklister, SMC angående förslag till nya kursplaner

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, anser att förslaget till ny kursplan för behörigheterna A och A1 är alltför mycket baserade på behörighet för B-körkort. SMC hade hellre sett en unik kursplan för A och A1 som helt utgår från motorcykeln som fordon, istället för bilen. SMC inser att Vägverket vill likrikta alla kursplaner men är tveksamma till om det ger den optimala kursplanen för framtidens motorcyklister.

SMC tror att det är svårt för en körkortselev att uppnå samtliga mål i respektive moment utan en enda minuts teoretisk utbildning kopplad till körningen. Ser man på Vägverkets statistik över godkända elever i kunskapsprov har godkännandegraden sjunkit från 87 % år 2000 till 54 % under 2006. Närmare 76 % av eleverna är privatister vid kunskapsprovet, men motsvarar knappt 30 % vid körprovet. Det tolkar SMC som att den praktiska utbildningen i allt för liten grad är kopplad till teorin. I vår fortbildning varvas teori och praktik, framför allt för att betona riskmedvetenhet. Därför ser SMC helst att alla motorcykelelever har någon form av obligatorisk teori, oavsett om man är privatist eller går i trafikskola. Teoriundervisning bör genomföras i grupp för att hålla nere kostnaderna för eleverna. Om introduktionsutbildning införs för handledare vid privat övningskörning på motorcykel kan utbildningen ske i samband med detta.

### Kursplaner B, BE, C, CE, D och DE

SMC svarar endast på den del av remissen som rör A och A1 utom i ett avseende. I kapitel 3 finns för A och A1 behörigheten en mening som saknas helt i förslag till andra behörigheter. Samtliga behörigheter ska identifiera "risker i olika trafiksituationer och trafikmiljöer" men endast A och A1 behörighet ska identifiera "*risker förknippade med motorcykelförarens synlighet för andra trafikanter*". Antalet motorcyklister som dödas och skadas svårt varje år har ökat de senaste åren. En oroväckande trend är att motorcyklister som dödas i kollision med andra fordon ökat dramatiskt. Under 2006 uppgick de till 34 av 55 personer, vilket nästan motsvarar två tredjedelar. Den statistiken visar att förare av alla fordonskategorier måste göras medvetna om motorcyklisternas synlighet. Därför anser SMC att meningen om motorcykelförarens synlighet för andra trafikanter bör ingå i samtliga körkortsbehörigheter.

### Kapitel 2, Manövrering, fordon och miljö

SMC är väl medvetna om att alla fordon bidrar till oönskade avgasemissioner. Däremot menar SMC att motorcykeln är ett miljövänligt fordon. I kapitlet läggs en stor vikt på miljöaspekten, jämfört med den unika körteknik som krävs för att framföra en motorcykel i kapitlet. SMC är tveksamma till den fördelningen.



**Sveriges MotorCyklister**

Adress: Box 318, 792 25 Mora

Tel: 0250-395 00, fax: 0250-395 18

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

Att det kan vara bra att ha kört med en passagerare instämmer SMC i. Vi är däremot tveksamma till om körning med passagerare och krypkörning är vad som ska prioriteras i framtidens kursplaner avseende behörighet för A och A1. Ytterst få motorcyklister dör då de framför sitt fordon i låg fart. Ett stort problem är däremot att man inte kan bromsa och svänga, vilket bör ha högsta prioritet i framtidens kursplaner.

En annan viktig faktor som saknas och bör läggas till är: *"betydelsen av att vara rätt placerad på vägen vid körning rätt fram, i kurvor och vid körning i grupp"*.

Meningen "sambandet mellan körteknik och motorcykelns uppträdande" bör ändras till "sambandet mellan körteknik, *körställning* och motorcykelns uppträdande". SMC lägger under fortbildning stor vikt vid sittställningens betydelse för körning med motorcykel. SMC vill också att meningen "hur man identifierar risker förknippade med motorcykelns konstruktion, funktion och förarens sätt att manövrera" kompletteras med *"särskilt i samband med överlevnadsreaktioner"*.

### **Kapitel 3, Körning i olika trafikmiljöer**

SMC anser att det saknas en viktig del då det gäller vilken körteknik som ska tillämpas. Förslaget säger "använder en körteknik som medför låg bränsleförbrukning". SMC vill att en mening som rör körteknik för motorcykel ska ingå *"använder rätt körteknik för motorcykel; körställning, blick, motstyrning och gaskontroll"*. Även detta är inslag som SMC ägnar mycket tid åt under fortbildning av motorcyklister och som de flesta aldrig fått lära sig i körkortsutbildningen.

### **Kapitel 4, Resande med motorcykel i speciella sammanhang**

En viktig del saknas i avsnittet och det är hur viktig infrastrukturen är för motorcyklister. Det finns förmodligen ingen annan trafikantgrupp som är så beroende av en god vägmiljö. Därför anser SMC att meningen "hur olika väglag och vägmiljöer påverkar förarbeteende och trafiksäkerhet" till "hur *brister* i väglag och vägmiljö påverkar förarbeteende och trafiksäkerhet".

### **Kapitel 5, Personliga förutsättningar och målsättningar i livet**

SMC har inga förslag till förändringar i detta avsnitt. Däremot vill vi poängtera att de flesta som tar körkort för motorcykel är mogna människor som i många fall redan har behörighet för att köra bil, om man undantar behörighet för A1. Genomsnittsåldern för A-behörighet var 2005 hela 30 år. Av 11 816 personer som genomförde ett godkänt körprov för A1 och A under 2006, var 4 354 under 24 år, vilket motsvarar 36 % av samtliga körkortstagare. Två tredjedelar av dem som genomgår körkortsutbildning för motorcykel är alltså 25 år eller äldre. Delar av den föreslagna texten riktar sig inte till majoriteten av eleverna som när de passerat 25 år inte längre bör räknas som ungdomar.

För SMC

Maria Nordqvist  
Internationell sekreterare



**Sveriges MotorCyklister**

Adress: Box 318, 792 25 Mora

Tel: 0250-395 00, fax: 0250-395 18

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