

Till

[Jonas.ragell@enterprise.ministry.se](mailto:Jonas.ragell@enterprise.ministry.se)

## Remissvar från SMC angående riskutbildning för motorcykelförare

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, är positiva till att riskutbildning införs som ett obligatoriskt moment i körkortsutbildning för motorcyklister. SMC tror att en riskutbildning kan reducera antalet dödade och skadade motorcyklister. SMC anser att en riskutbildning för motorcykel bör vara tillräcklig. Riskutbildningen ska genomföras första gången man tar motorcykelkörkort.

SMC vill dock framföra att innehållet i riskutbildning för motorcykel måste vara anpassad till motorcykeln som fordon. De övningsplatser som finns för bilar behöver inte vara samma som ska användas av motorcykelelever. Idag saknas bra övningsplatser för motorcykel där man till exempel kan köra kurvträning i hög fart. De risker en motorcyklist utsätts för av sig själv genom det egna körbeteendet, i samspel med andra trafikanter och utifrån brister i vägmiljön är inte samma risker som bilister utsätts för.

SMC ser det också som en självklarhet att den som ansvarar för riskutbildning har adekvat utbildning, kompetens och erfarenhet av motorcyklar och utbildning för motorcyklister.

Förslaget talar om fyra punkter som ska lyftas i riskutbildning för motorcykel; hastighet, alkohol, droger och trötthet. Även om bruk av alkohol och droger ökar i samhället och bland trafikanterna, vilket visar sig i olyckor, är detta inte ett lika stort problem bland mc-förare. Djupstudierna visar att de som kör motorcykel påverkade har stulit eller lånat fordonet eller är missbrukare. I riskutbildningen bör det därför ingå moment om varför man inte ska låna ut sin motorcykel och vikten av att låsa den för att förebygga stölder. Trötthet drabbar även motorcyklister men på ett annat sätt än en bilist. En motorcyklist sitter på sitt fordon, inte i det, och trötthetsproblematiken är därför inte likadan för en motorcyklist som en bilist. Motorcyklisten utsätts för väder och vind och upplever därför trötthet på ett annat sätt än bilisten. Förmodligen är kyla en lika stor risk som trötthet för en motorcyklist.

Hastighet är ett stort problem bland motorcyklister och vållar många olyckor med skador och dödsfall som följd. Hastigheten är dock inte den enda riskfaktorn som bör beaktas i en obligatorisk riskutbildning. Lika viktigt är att lära ut rätt körteknik för motorcykel, främst vid kurvkörning och inbromsning. Denna del av riskutbildningen handlar främst om att förebygga singelolyckor och kan ske på ett övningsområde eller bana. Att köra med goda säkerhetsmarginaler är ännu viktigare för en motorcyklist än en bilist.



### 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)

Omkring hälften av alla motorcyklister som dödas varje år gör det i en kollision med ett annat fordon. Oftast beror detta på att bilister inte uppmärksammar motorcyklarna i trafiken. Samspelet med andra trafikanter är därför något som bör uppmärksammas i riskutbildning för motorcyklister.

Motorcyklister är oskyddade trafikanter. Alla slags hinder i vägmiljön är något som kan vålla svåra skador och även dödsolyckor om man kör in i dem med en motorcykel. Även detta är ett faktum som bör belysas och ingå i riskutbildningen.

Att planera och genomföra en körning på en vanlig väg med korsningar, kurvor, möten, hinder och liknande ser SMC därför som viktiga delar i en kommande riskutbildning för motorcyklister.

SMC anser också att det är lika viktigt med en obligatorisk teoretisk utbildning som riskutbildning i körkortsutbildning för motorcyklister. Teorin kan ske vid trafikskola eller hos en annan kursanordnare med adekvat utbildning, erfarenhet och kompetens. Tyvärr gör de allra flesta körkortselever kunskapsprovet innan man påbörjar den praktiska körkortsutbildningen. De allra flesta är privatister i samband med kunskapsprovet visar Vägverkets statistik och någon teoretisk utbildning vid trafikskola får därför inte eleverna. Godkännandeprocenten var endast 59 % under 2007. Att teori och praktik inte följs åt i den svenska körkortsutbildningen för motorcyklister är en stor brist anser SMC.

Remissförslaget talar om unga körkortselever för motorcykel. Dessa är dock en minoritet. Medelåldern för dem som tar motorcykelkörkort i Sverige är drygt 30 år. Det finns knappt 1 000 personer under 18 år som har behörighet A1. Riskutbildningen bör beakta åldersspridningen.

Till sist vill SMC framföra att Norge införde en helt ny kursplan för motorcykelkörkort 1 januari 2005. Det är en stegvis utbildning som innehåller obligatorisk teori och körning samt riskutbildning. Eleverna måste klara varje steg innan man får gå vidare till nästa. SMC föreslår att Näringsdepartementet och Vägverket tittar närmare på den norska körkortsutbildningen som förmodligen är den främsta i världen just nu.

SMC står givetvis till Näringsdepartementets och Vägverkets förfogande i alla frågeställningar kring motorcyklar och körkort för motorcyklister.

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)