

Borlänge den 15 december 2017

Till  
[helene.lassi@regeringskansliet.se](mailto:helene.lassi@regeringskansliet.se)  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

## **Remissvar N2017/01927/TS Remiss av Trafikanalys rapport 2017:12 Ny målstyrning för trafiksäkerheten**

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att inkomma med remissvar angående Trafikanalys rapport. Trafiksäkerhet är vårt absolut viktigaste område varför SMC självklart besvarar remissen. Vårt remissvar utgår från rapportens tre delar.

### **Konsekvenser av vald definition av allvarligt skadade på väg**

SMC har inget att invända mot det val Trafikanalys föreslår, d v s allvarligt skadad RPMI. Det är ett mått som gör att motorcyklister kan särskiljas från mopedister. Slutenvårdens statistik jämför en moped som framförs på GCM-väg i 25 km/t med en motorcykel som kan framföras i 300 km/t på motorväg. De olyckor som sker med dessa väsensskilda fordon har få likheter, både i förarnas ålder, krockvåld, olycksorsak och liknande. Den statistiken är därför inte korrekt – vilket är oerhört viktigt vid måluppföljning och som framförs i dokumentet: ”att välja en definition och källa som på ett korrekt sätt fångar *alla* trafikantgrupper inklusive de oskyddade trafikanterna” – dit de som färdas på MC och moped hör.

Det som är negativt är att internationella jämförelser görs med ett annat urval. Därför är det viktigt att fortsätta att använda MAIS3+.

Eftersom SMC och många myndigheter och organisationer gör historiska jämförelser av olycksstatistik är det viktigt att även fortsättningsvis få antalet svårt skadade.

### **Ett slutgiltigt förslag på etappmål för omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken år 2020**

Oavsett vilket etappmål som används kommer SMC att arbeta för sänkta olyckstal. Trafikanalys för teoretiska resonemang som utmynnar i olika tal. SMC anser att det etappmål som föreslås gälla av Trafikanalys är det mest realistiska – en halvering från 2015 till 2030 = 150 döda. I faktiska tal betyder det att antalet dödade på tvåhjulig MC ska minska från 43 personer 2015 till 22 personer år 2030. I år är antalet dödade på tvåhjulig MC preliminärt 36 personer.

SMC är helt överens med Trafikanalys om att de etappmål som presenteras för motorcyklister är ett visionärt mål. Det krävs åtgärder från alla parter för att nå detta, inte minst från väghållaren. I Nationell plan som SMC tagit del av och besvarat finns inte någon satsning för ökad säkerhet bland förare och passagerare på motorcykel och moped klass I under de kommande tio åren avseende planering, utformning, underhåll, forskning och innovation. Begreppet ”Säkra Vägar” som indikator utgår som bekant från de som färdas i en personbil och innebär mittseparering. I Nationell Plan 2018-2028 föreslås en fortsatt utbyggnad av mitträcken där räcketts utformning och placering utgår från de som färdas i personbil. Denna åtgärd innebär samtidigt en ökad skaderisk för motorcyklister. SMC ser små möjligheter att minska antalet omkomna MC-förare i räckesolyckor (8 av 36 under 2017, 9 av 36 under 2016). Sverige har den högsta andelen omkomna motorcyklister i räckesolyckor i Europa. SMC ser små möjligheter att få färre skadade på grund av grus på belagd väg. Det handlar om cirka 600 olyckor per år (1).



Borlänge den 15 december 2017

Dessa olyckor kan inte minskas genom samverkan. Det krävs nya krav på vägutformning som inkluderar MC-säkerhet. Det ställs krav på utveckling av underhåll samt ökade kontroller, något som inte prioriterats under de kommande tio åren. Det krävs öronmärkta medel för de som färdas på motorcykel och moped på samma sätt som för cykel- och biltrafiken.

Nästan var tredje omkommen på tvåhjulig motorcykel 2011-2016 var en person som inte hade körkort. Inte ens hälften i gruppen körkortslösa ägde motorcykeln de körde ihjäl sig på. 73 procent av de körkortslösa var påverkade av alkohol och/eller droger. 80 procent körde ett olagligt fordon som inte fick köras på väg. Bland de svårt skadade på MC under samma period saknade nästan 22 procent körkort. Även bland de körkortslösa svårt skadade var det många som inte ägde motorcykeln och som körde ett fordon med körförbud (2). Sverige har den högsta andelen omkomna på MC utan körkort i Europa och andelen körkortslösa i dödsolyckor ökar även på bilsidan.

Andelen drogpåverkade ökar i dödsolyckorna, därför är drogsållnings-instrument är något som Sverige omgående bör satsa på för att bromsa den utvecklingen. Alkobommar och alkolås är bra åtgärder men ingen av dessa fungerar för trafikanter som inte har körkort, som inte äger fordonet de kör och där fordonet dessutom är olagligt.

Men, det krävs samtidigt en ökad polisnärvaro på vägarna för att komma till rätta med dessa problem. Utifrån den statistik som finns om polisens sjunkande statistik för utandningsprov är det en utopi att tro att andelen körkortslösa alkohol- och/eller drogpåverkade förare på olagliga fordon ska minska i trafiken – vilket i sin tur bidrar till att etappmålen inte kan uppnås.

#### **Förtydliga hur DALY kan användas**

SMC har tidigare aldrig hört talas om begreppet DALY. För SMC som ska sprida information om trafiksäkerhet är det viktigt att använda så få begrepp som möjligt. Därför kommer vi inte att komplicera våra budskap genom att använda DALY.

SMC står till ert förfogande i allt som kan öka säkerheten bland de som kör motorcykel i Sverige.

För SMC

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
Epost: [jesper.christensen@svmc.se](mailto:jesper.christensen@svmc.se)  
Tel: 070-557 75 00

Maria Nordqvist  
Politisk sekretarere  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)  
Tel: 070-538 39 38

1. Faktaunderlag MC-skador – Singelskada - "Grus på asfalt", Svedea 2014-2015
2. Extremt beteende – allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade på tvåhjulig motorcykel, SMC 2017

