



REGERINGSUPPDRAGET

Enträgen vinner. Det viktiga trafiksäkerhetsarbete som SMC bedrivit under decennier ger resultat. I juni beslutade regeringen att ge den statliga myndigheten Trafikverket i uppdrag att göra en utredning för att öka trafiksäkerheten för MC och moped. Och, infrastrukturministern Tomas Eneroth vill se fler trygga motorcyklar på vägarna.

■ TEXT ANNIKA NILSSON

Enligt Vägtrafikregistret den 30 juni 2021 fanns det 263 196 personer som äger en eller flera motorcyklar. Ett ansevärt gäng. Vad många inte tänker på är att en MC-förare vanligen även är en bilist. Motorcyklister är någons pappa, syster, morfar, farmor, kusin, arbetskollega, granne, kompis, partner eller dotter. Därför borde det vara viktigt att lyssna på önskemål om en säker trafikmiljö även för dem på två hjul.

Så, plötsligt händer det. Vinden vänder, och vi kommer nyfiket att följa vart åt det blåser i morgon och framöver.

Den 31 augusti i samband med årets upplaga av Tylösandseminariet talade infrastrukturministern Tomas Eneroth om regeringsuppdraget till Trafikverket och poängterade att myndigheten ska samarbeta med SMC. Bara en sådan sak.

Även Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon klämde i med ett: Fokus på MC-säkerhet.

Men, vi backar bandet till den 18 juni. Det var dagen när regeringen med Eneroth i spetsen gick ut i ett pressmeddelande som sa:

Regeringen vill stärka trafiksäkerheten för motorcyklister och ger därför Trafikverket i uppdrag att utreda och föreslå åtgärder som ökar trafiksäkerheten för motorcyklister på det statliga vägnätet.

I uppdraget till Trafikverket ingår att ta fram förslag på sträckor som kan förses med slätare räckan och skydd mot underglidning samt att utreda ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder för motorcyklister.

Äntligen poängteras med eftertryck i uppdragets beskrivning att motorcyklister är oskyddade trafikanter som färdas i lika hög fart som skyddade trafikanter. Därför är det

viktigt att med nollvisionen som utgångspunkt bygga och underhålla vägnätet för att stärka trafiksäkerheten för motorcyklister.

Äntligen vågar någon tala ur skägget och formulera meningen: Utformningen av räckan och deras placering kan också ha stor betydelse för motorcyklisters säkerhet. Det med slutklämmen: Utredningar och krockprover har exempelvis påvisat att räckan som är släta på trafiksidan och uppåt samt inte medger underglidning är bättre med hänsyn till motorcyklister.

Äntligen anser de som bestämmer att detta arbete behöver stärkas såvitt avser motorcyklister för att uppnå en ökad säkerhet och att antalet skadade och omkomna minskar.

MC-Folket fick en pratstund med infrastrukturminister Tomas Eneroth den andra september. Dagen efter skulle han till Enkö-

ping tillsammans med näringsminister Ibrahim Baylan och presentera budgetnyheter på Bjelkesta gård.

Vad föranledde att ni gav uppdraget till Trafikverket i år, att se över trafiksäkerheten för motorcyklister?

-Det här är en fråga som jag längtat efter att lansera. Det har varit en lång resa men äntligen har vi kunnat ge det här uppdraget till Trafikverket.

-Jag tycker att jag har sett ett tydligt behov under en lång tid och inte minst haft en bra dialog med SMC om behovet av att göra insatser för att öka säkerheten för motorcyklister. Vi hade också bra diskussioner i samband med ITF-konferensen om Road Safety där inte minst företrädare för SMC lyfte fram vikten av att göra bättre insatser inte minst i Sverige. Jag har varit lite frustrerad över att inte tillräckligt mycket har gjorts tidigare och att trafiksäkerhetsarbetet ibland lite ensidigt har inriktat sig på ökad säkerhet för bilister. Därför var det viktigt, och känns väldigt viktigt för mig, att nu kunna ge det här uppdraget till Trafikverket. Och det är också viktigt inför nationell plan. Uppdraget ska därför vara klart så att vi kan ta med det i den stora åtgärdsplaneringen och om det här innebär insatser som ska göras när det gäller vilka investeringar vi har framöver.

Uppdraget ska vara klart sista oktober 2021, hur lång tid anser du är normal utredningstid i en så viktig och omfattande fråga som att implementera motorcyklister i nollvisionens alla delar?

-Jag tänker att det inte är rocket science utan jag tror att alla vet, och det finns inte minst hos SMC ganska bra dokumenterat vilka insatser som kan göras för att implementera nollvisionen. Det handlar om annorlunda utformning av mitträcken, om underglidningsskydd, om man håller rent på vägbanan, och egentligen med ganska enkla insatser så kan man väsentligt öka tryggheten för motorcyklister. Jag ville ha uppdraget klart så att vi kan ta hänsyn till det och använda oss av det inför kommande åtgärdsplanering.

Hur ser du på vikten av att implementera motorcyklisters säkerhet redan vid planering av vägar, att lyfta in MC-förare som en självklar grupp av trafikanter?

-Jag tycker det är självklart och det är otroligt viktigt att det görs. Här tycker jag att det finns brister sedan tidigare. Nollvisionen bygger ju på att människor kan göra misstag men då måste infrastrukturen finnas där och fånga upp och se till att det inte blir en dödlig utgång. Det fungerar väl för bilister och vi har de lägsta antalet döda och skadade i trafiken någonsin i Sverige. Men, det finns mer att göra inte minst också för motorcyklister.

Därför vill jag att det här tänket ska genom-syra Trafikverkets säkerhetsarbete också.

Frågan om ökad MC-säkerhet på våra vägar är ett resultat av många års önskemål från Sveriges motorcyklister och som vill se framtida förbättringar. Har man en intention att ta hjälp av SMC i dessa frågor, det vill säga låta civilsamhället få inflytande?

-Ja absolut och det har vi också skrivit in tydligt i direktivet till Trafikverket. Jag ger Trafikverket uppdrag att samråda och ta del och dra nytta av den kunskap och använda den kunskap som SMC har. För här finns en gedigen kunskap i säkerhetstänkande för motorcyklister. En personlig reflektion är att bland organiserade motorcyklister så vågar jag påstå att det kanske är den mest trafik-säkerhetsmedvetna gruppen vi har. Eftersom man som motorcyklist är så pass utsatt i trafiken så måste man vara mer medveten om hur andra trafikanter rör sig och vad som händer i trafiken. Organiserade motorcyklister har ett väldigt högt säkerhetstänkande om nödvändighet eftersom andra trafikanter inte alltid tar den hänsynen. Här finns en kunskapskälla att ösa ur. Jag har ju träffat flera företrädare från SMC under mina år som infrastrukturminister och vet att de är personer som är djupt engagerade och kunniga så självklart ska man dra nytta av detta.

Vad anser du om att titta på hur man jobbar i andra länder där man kommit längre i arbetet med att inkludera tvåhjulingar i trafiksäkerhetsarbetet, till exempel Norge?

-Jag tycker att det är bra, jag gillar tanken på att till exempel utveckla en särskild nollvisionsträcka där man maxar säkerheten för att


se vilka effekter det också kan ha. Investeringar har gjorts på Slingerbulten strax utanför Stockholm för att enkelt kunna göra maximala insatser där för att få en nollvisionssträcka och så har man också arbetat i Norge. Det är ett viktigt signalvärde. Sedan vet vi alla att frågan om säkerhet för motorcyklister är lite mer komplex än så. Men vi ska göra vad vi kan när det gäller infrastrukturens utformning.

Vad anser du om sänkta hastigheter, enbart riktat mot MC? Är det något som kan bli aktuellt i framtiden?

-Jag har inte spontant tyckt att det är någon god idé. Jag tycker naturligtvis att det kan vara ett bekymmer när hastighetsefterlevnaden hos en del motorcyklister är sämre precis som hos yrkestrafikanter. Men att ha separata hastigheter tror jag riskerar att bli förvillande. Jag är naturligtvis beredd att lyssna på experter om forskning skulle komma fram till något annat men jag tycker att motorcyklister snarare ska ha sin rättmätiga ställning precis som bilister och andra trafikanter. Och, det är snarare det som måste vara utgångspunkten.

Är det något du skulle vilja lyfta fram?

-Jag tycker att man ska se detta som en framgång för SMC, att systematiskt och strukturerat jobbat med att lyfta fram MC-frågorna och bilda opinion kring detta. Jag har ju haft ett väldigt gott samarbete och därför vill jag också ge beröm till SMC:s ledning som har jobbat på ett väldigt bra sätt med de här frågorna. Keep up the good work skulle jag vilja säga som en sluthälsning.

Trafikverkets uppdrag ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 oktober 2021. MC-Folket återkommer i ämnet. 



SMC:s generalsekreterare Jesper Christensen, infrastrukturminister Tomas Eneroth samt Maria Nordqvist, politisk sekreterare, SMC. Foto: Arkiv.



TRAFIKVERKET'S UTREDARE OM UPPDRAGET

Den 18 juni i år kom regeringens pressmeddelande om uppdraget till Trafikverket. Uppdraget att utreda gav Trafikverket i sin tur veckan efter till Stephen Mc Learnon. Han jobbar med nationell planering på den statliga myndigheten, och har bland annat tagit fram en lägesrapport angående arbete med att minska påkörning av örnar på väg och järnväg samt planeringsunderlag; Tillträdesskydd i järnvägssystemet.

Uppdraget ska vara klart den 31 oktober, och minus en semester-månad ger det tre månader av utredningsarbete.

Hur lång tid brukar den här typen av utredningar ta?

-Det är svårt att säga, utredningar och uppdrag kan se väldigt olika ut, det kanske är lite kort om tid. Det finns ingen normalt tid skulle jag säga, det beror på utredningens omfattning. Jag har varit med i utredningar som vi haft ett till två år på oss men då var det något helt nytt vi skulle utreda. Här känner vi till problemen, det finns ett åtgärdsbatteri och nu tittar vi på hur skulle vi kunna använda det åtgärdsbatteriet. Det kanske inte behöver ta så lång tid.

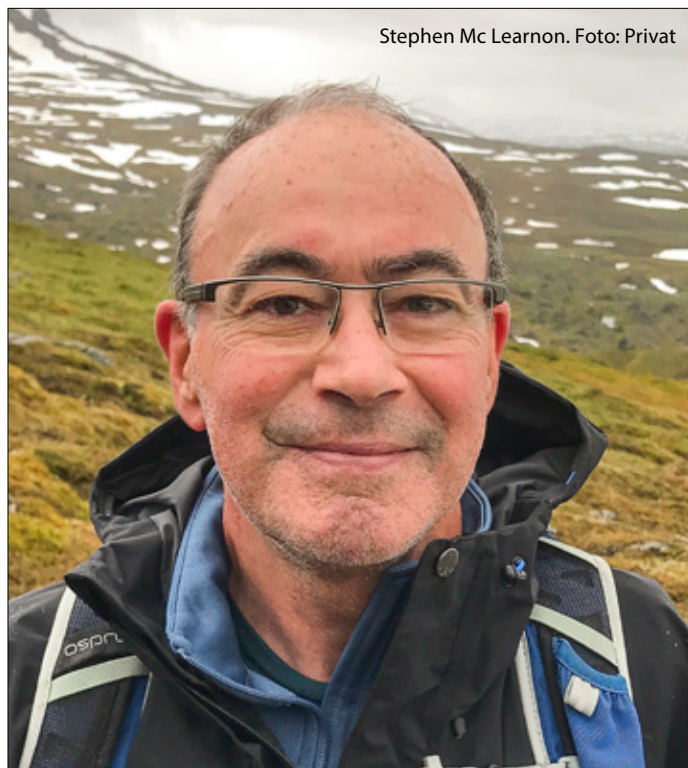
Vilka frågeställningar kommer du att fokusera på?

-Vi fokuserar på fyra frågor. I uppdraget ingår att ta fram förslag på sträckor med slätare räckan och skydd mot underglidning och att utreda och föreslå andra trafiksäkerhetsförhöjande åtgärder för motorcyklister. Vi ska inom befintliga ekonomiska ramar även föreslå hur åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet för motorcyklister kan vidtas i närtid på utvalda sträckor och genomföra en analys av de konsekvenser som en eventuell omprioritering medför verksamheten i övrigt.

Kommer Trafikverket att använda kunskap och erfarenhet från aktörer inom civilsamhället, exempelvis SMC?

-Jag har haft ett möte med Maria Nordqvist och Jesper Christensen från SMC för en vecka sedan. Det är bra att få ta del av SMC:s syn på saker och ting. De representerar de som påverkas och de har sin roll i det hela som man måste ta hänsyn till. Sedan finns det föreningar för vägräckestillverkare som vi också ska höra efter med om vad de ser för möjligheter och om det i närtid finns en fungerande marknad för den typen av åtgärder.

Kommer Trafikverket att titta på hur man jobbar i andra länder som kommit långt i att inkludera MC/moped i nollvisionen, som Norge?



Stephen Mc Learnon. Foto: Privat

-Jag kommer inte att göra det själv i utredningen utan jag får ett underlag från de som jobbar dagligdags med trafiksäkerhetsåtgärder och som sitter på trafiksäkerhetsenheten. Jag utgår från att de har stenkoll på vad som sker i omvärlden.

Vad är styrkan av att du har andra erfarenheter in i utredningen?

-Jag har en bred erfarenhet från trafiksäkerhetsåtgärder i stort både på väg och järnväg där jag jobbat mest med vägfrågor under årens lopp och på en mer övergripande nivå. Jag har jobbat väldigt mycket med arbetet i nationell plan i många planrevideringar, så jag har det perspektivet. Det breda planeringsperspektivet ligger i själva uppdraget i sig, att vi ska titta på vad det blir för konsekvenser om man nu väljer att göra de här åtgärderna och måste vi plocka bort något och vad får det för konsekvenser och så vidare. **MC**