



## MOTORCYKLAR OCH HASTIGHET

Hastighetsgränserna gäller alla trafikanter, även motorcyklister. Trafikverkets och VTI:s mätningar på det statliga vägnätet 2012 visar att motorcyklister är sämre att köra i laglig fart jämfört med bilister. Knappt 35 procent av MC-förarna kör inom hastighetsgränsen. Allra sämst på att hålla hastighetsgränserna är motorcyklister på 60-vägar.

■ TEXT ELVING SOLLI ■ BILD ARKIV

Det här är den femte delen i frågan om den gemensamma strategin för ökad MC-säkerhet och den här gången frågar vi Maria Nordqvist på SMC om VTI:s hastighetsmätning.

Trafikmätningarna har för första gången analyserat var motorcyklisterna kör. Den visar att vi främst kör på det mindre vägnätet, över en tredjedel av all MC-trafik sker på 70-vägar. Det är egentligen inte så förvånande eftersom det är här vi får de bästa körupplevelserna. Snittfarten på alla vägar för en svensk motorcyklist under 2012 var 76,7 kilometer i timmen, 2004 var den 80,0 kilometer i timmen.

Eftersom den mesta MC-trafiken sker på det mindre vägnätet får det följdfeffter. Dels

har motorcyklisterna den lägsta snitthastigheten på det statliga vägnätet av alla fordonslag. Det ger också fler hastighetsöverträdelser. Motorcyklisternas hastighetsefterlevnad ökar ju högre hastighetsbegränsning det är på vägen. När det står 110 och 120 på skyltarna, då är motorcyklisterna bäst av alla trafikanter på att köra lagligt. Mätningarna visar att motorcyklister och bilister håller ungefär samma medelhastighet och bägge grupperna har blivit bättre på att köra inom laglig hastighet jämfört med mätningen 2004.

Ser man enbart på dem som dödas i MC-olyckor visar Trafikverkets djupstudier att bara tre av tio höll laglig hastighet. Fyra av tio körde mer än 30 kilometer i timmen för fort. SMC får varje år gå igenom utredningarna och

konstaterar att i ett stort antal olyckor handlar om väldigt höga hastigheter långt över gränsen för körkortindragning berättar Maria.

### Varför är vi motorcyklister sämre på att hålla hastigheten?

En attitydundersökning genomförd av SMC och NTF 2010 visade att motorcyklister är mycket säkerhetsmedvetna. Det enda område där motorcyklister hade en sämre attityd jämfört med bilister är frågan om hastighet. Sänkta hastighetsgränser är den åtgärd som rankas absolut lägst för ökad MC-säkerhet berättar Maria.

### Är det bara en attitydfråga?

Ökad hastighetsefterlevnad är en av fem prioriterade åtgärder för sänkta olyckstal

bland motorcyklister. Hastigheten har betydelse för både att kunna undvika en olycka men också skadegraden om en olycka händer. Alla motorcyklister vet vad som kan hända när man håller för hög hastighet och något oförutsett händer. Den är avgörande för hur man klarar en paniksituation, ett oväntat hinder, en skarp kurva eller en kraftig inbromsning. Vissa situationer kan man kanske klara med en bra grundutbildning och/eller fortbildning i kombination med egen körträning. I andra fall är farten så hög att motorcyklisten är chanslös, särskilt om han eller hon är oerfaren, berättar Maria vidare.

### Är 30 plus extremt?

Sedan strategin för ökad MC-säkerhet publicerades har SMC fått mycket kritik för vår definition av extremt beteende. Alla motorcyklister ställer sig bakom att olovlig körning, körning påverkad av alkohol och/eller droger och aggressiv körning inte är acceptabelt i trafiken. Däremot har många ifrågasatt att SMC sagt att gränsen 30 kilometer i timmen över hastighetsgräns är extremt. Alla som har körkort vet att detta är en magisk gräns som kan leda till att körkortet dras in en tid. Men, att buntas ihop med gruppen narkotika- och alkoholpåverkade körkortslösa som kör en motorcykel de inte äger för att man en solig sommarkväll kör om en bil på en motorväg och råkar köra 31 kilometer i timmen för fort, är inte acceptabelt bland motorcyklister. Det är inte heller SMC:s syn på frågan om vad som är extremt och vi har inte varit tillräckligt tydliga med detta förklarar Maria.

SMC:s generalsekreterare, Jesper Christensen, håller med.

Det har aldrig varit SMC:s avsikt att jämställa fortkörare med körkortslösa pundare som kör motorcykel, säger Jesper Christensen och fortsätter, SMC har därför begärt en översyn av begreppet "extremt beteende" i höst. Strategin för ökad MC-säkerhet är ett levande dokument som ska uppdateras utifrån verkligheten. SMC menar att mycket hög hastighet ska klassas som extremt beteende endast i kombination med vårdslöshet i trafik.

Maria infogar att:

VTI:s och Trafikverkets mätningar visar att motorcyklisternas andel är betydligt högre jämfört med bilister bland fortkörare som kör mer än 30 kilometer i timmen för fort, oavsett vilken hastighet som är tillåten. Drygt två procent av bilisterna överskred hastigheten mer än 30 kilometer i timmen jämfört med knappt åtta procent av motorcyklisterna.

### Hur får vi bättre hastighetsefterlevnad?

För att få ökad hastighetsefterlevnad behövs det fler poliser i trafiken. SMC önskar

att Polisen fokuserar på gruppen utan körkort. 27 procent av dem som dödas på motorcykel 2005-2012 var egentligen inte motorcyklister eftersom de saknade giltigt körkort. Under 2012 var deras andel 35 procent. I den här gruppen var majoriteten berusade eller höga, de körde inte sin egen motorcykel och de körde dessutom långt över hastighetsgränsen. Detta är en solklar uppgift för Polisen, menar Christensen.

Maria Nordqvist anser också att det finns alla anledningar att se över andra saker som exempelvis vägmiljön.

Hastighetsgränserna på vissa vägar bör ses över. Om nästan alla trafikanter kör över/under hastighetsgränsen kan det vara ett tecken på att den är inte är rätt för vägen. Hastighetssänkningar kan inte heller lösa alla problem. Vissa olyckor beror på brister i vägmiljön som bör åtgärdas innan hastigheterna sänks, menar Maria.

### Vad kan Polisen göra?

Rikspolisstyrelsen, RPS, i maj 2012 publicerade en trafiksäkerhetsstrategi och arbete mot kriminella på vägnätet. Nytt är att man kommer att rapportera hastighetsöverträdelser från sex kilometer över tillåten hastighet, både vid manuell övervakning och ATK. Syftet är att sänka medelhastigheten och därmed olyckstalen. Polisen väljer givetvis sina prioriteringsområden men jag hade önskat att man följer det norska exemplet där trafikpolisen ställt sig frågan "Vem förtjänar polisens uppmärksamhet?".

En liten grupp som uppenbart väljer att inte följa samhällets lagar och regler står för en stor andel av dem som dödas på MC. Frågan är om man kommer att minska deras andel av dödsolyckorna genom att prioritera låga hastighetsöverträdelser, undrar Christensen.

### RPS säger också att man alltid ska göra alkoholutandningsprov vid möten med motorfordonsförare. Vad tycker SMC om det?

Det är positivt. SMC konstaterar att i olyckor där en bilist krockat och dödat en motorcyklist kontrolleras inte alltid nykterhet och droger hos bilföraren. Det borde vara en självklarhet att testa samtliga i trafikolyckor, anser Christensen.

### Om man nu vill köra fort. Hur gör man då?

Vill man köra fort, busa och testa sina gränser finns det många möjligheter att göra det på rätt ställe vilket är på bana. SMC arrangerar kurser på banor och avlysta områden där man får köra MC under säkra former med syfte att bli bättre förare. Ett annat alternativ är att man blir medlem i SMC Sport eller annan klubb för MC-sport.

Om man vill testa toppfarten på en motorcykel kan man åka till Tyskland på en motorväg som tillåter fri fart. Vill man uppleva glädjen att behärska kurvteknik på allmän väg bör man välja en vägsträcka som ligger avsides och är så krävande att det aldrig går att komma i närheten av gällande fartgräns. Detta bör genomföras på tider när man inte överskrider trafikregler om förutsägbarhet och samspel, avslutar Maria.

Vi frågar Bengt Svensson vid Rikspolisstyrelsen om artikeln Motorcyklar och hastighet.

### Hur ser du på hastigheter och extremt beteende?

Vad gäller hastighetsöverträdelser har polisen aldrig sagt att just 30 kilometer i timmen över godkänd hastighet är extremt beteende. Hastighetsbegränsningarna gäller alla, oavsett om samhällsklass, narkotika påverkan eller andra faktorer. Jag förstår inte resonemanget att det är skillnad på vem som kör för fort.

Polisens uppgift är att omhänderta körkortet åt Transportstyrelsen vid 21 kilometers överträdelse på upp till 50-väg, respektive 31 kilometer över gällande hastighet på övriga vägar säger Bengt Svensson.

Även stora organisationer som SMC har säkert en klick som är mot allt vad regler heter, och som inte tolererar att någon lägger sig i deras körning, menar Bengt.

### Vad gör polisen för att stävja extremt beteende?

Många som saknar körkort stannar inte för polisen, vi kan ju inte se på utsidan om de har körkort, och det är ju först när vi stoppar dem vi kan kontrollera det. Det är inte acceptabelt att köra över lagstadgad hastighet över huvudet taget, vilket naturligtvis även gäller pundare och berusade personer, berättar Bengt vidare.

### SMC har frågat var gränsen går för beslagtagning av MC. Vad svarar du på det?

Vad gäller var gränsen för beslagtagning av MC går, borde SMC inte ställa den frågan. Jag vill inte svara. Det är inte de medlemmar som vill veta det, som ni bör värna om. De medlemmar som vill veta var den gränsen går borde inte SMC befatta sig med. De är ändå inga riktiga hojåkare. Gränsen går vid farligt beteende, och det är alltid en individuell bedömning där många faktorer spelar in.

Det finns inga förmildrande omständigheter när någon kör ihjäl sig på grund av hög hastighet. Det är inte underligt om bilarna inte ser oss i tid om vi kör 140 kilometer i timmen på 70-väg avslutar Bengt Svensson. 