

MC-VISIONEN



Sveriges MotorCyklister

Innehållsförteckning

1.	INLEDNING.....	3
1.1	Bakgrundsfakta om Nollvisionen.....	3
1.2	Var finns motorcyklisterna i Nollvisionen?	4
1.3	Förebygga olyckor eller skador?	4
1.4	Ett delat ansvar för ökad trafiksäkerhet	4
2.	MOTORCYKLISTERNAS ANSVAR	5
2.1	Skadeförebyggande.....	5
2.2	Personlig skyddsutrustning	5
2.3	Synbarhet.....	5
2.4	Vårda sitt fordon	6
2.5	Andra användare av motorcykeln.....	6
2.6	Olycksförebyggande	7
2.7	Barn på motorcyklar	7
2.8	Alkohol och droger.....	7
2.9	Grundutbildning.....	8
2.10	Fortbildning	8
2.11	Hastighet	9
2.12	Riskmedvetenhet	10
3.	SAMSPEL MED ANDRA TRAFIKANTER	11
3.1	Från ett mc-perspektiv	11
3.2	Ouppmärksamma bilister	11
3.3	Körning i köer och motorcyklar i bussfiler	12
4.	ETT MC-VÄNLIGARE VÄGTRANSPORTSYSTEM	14
4.1	Styrdokument för det svenska vägtransportsystemet	14
4.2	Specifika problem	14
4.3	Friktion, beläggning och lösgrus	15
5.	SÄKRARE FORDON.....	16
5.1	Tekniska problem och olyckor.....	16
5.2	En främre registreringsskylt	17
6.	SLUTORD	18
7.	SMC Index, döda på MC i förh. till MC i trafik.....	19

1. INLEDNING

Nu har det gått elva år sedan Nollvisionen infördes i Sverige och nya etappmål ska formuleras. Alla som arbetar med trafiksäkerhet i Sverige är medvetna om att motorcyklisterna saknats helt i Nollvisionen fram till idag. Syftet med detta dokument är att presentera motorcyklisternas syn på Nollvisionen och hur målen ska kunna uppnås. Det ska vara ett levande dokument som uppdateras utifrån statistik, forskning och annat.

SMC bildades 1963. Väldigt tidigt i organisationens historia började medlemmarna inse vikten av att arbeta med trafiksäkerhet, att informera medlemmar, myndigheter och beslutsfattare för att kunna påverka beslut. SMC drev till exempel krav på hjälm lag, obligatoriskt halvljus och att man inte skulle få MC-körkort på köpet med bilkörkortet. Redan 1973 började SMC arbeta med frivillig fortbildning för motorcyklister. Man kan säga att SMC drivit ett Nollvisionsarbete under drygt 30 år på vårt eget sätt och med våra egna metoder.

1.1 Bakgrundsfakta om Nollvisionen

Vägverkets hemsida säger följande: "Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och har fastställts genom beslut i riksdagen. Beslutet har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvar för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet.

Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador. "

NTF tog i samband med Nollvisionens genombrott fram skriften "Vägen till Nollvisionen" som var en faktabok och utbildningsmaterial för implementeringen av Nollvisionen i Sverige. Nollvisionen bygger på tre huvudtankar:

1. Det är inte nödvändigtvis olyckorna som ska tas bort, det är följderna av olyckan som ska minskas. "Ett misstag får inte bestraffas med döden".
2. Människans kropp har en viss tolerans mot yttre våld. Denna tolerans ska vara dimensionerande för hur man utformar vägtransportsystemet, t ex vägbyggande, fordonstillverkning och lagstiftning.
Särskild hänsyn ska tas till de sämst skyddade.
3. Systemutformarna måste ta ett större ansvar för trafiksäkerheten. Det innebär att vi som använder systemet har rätt att ställa krav men även att vi måste följa gällande regler och acceptera vissa inskränkningar. Trafiksäkerhet skapar vi tillsammans.

1.2 Var finns motorcyklisterna i Nollvisionen?

Det var många och heta diskussioner när Nollvisionen antogs 1997 om den överhuvudtaget var förenlig med att det skulle finnas motorcyklister på vägarna. Idag råder total enighet om att motorcyklister ska finnas kvar. Däremot har motorcyklister som trafikantgrupp överhuvudtaget inte tagits i beaktande när det gäller utformning av vägtransportsystemet. Tankarna om krockvåld och att minska skador istället för att förebygga olyckor stämmer inte överens med hur motorcyklister som trafikantgrupp måste tänka och fungera i trafiken. Därför har SMC tagit fram en MC-vision med våra förslag på hur antalet dödade och skadade motorcyklister kan minska och nå etappmålen i Nollvisionen.

1.3 Förebygga olyckor eller skador?

En olycka som bara vållar plåtskador på en bil kan skada en motorcyklist svårt och innebära livslångt lidande som följd eller i värsta fall ha dödlig utgång. Därför är Nollvisionens idé om att minska följderna av en olycka otillräcklig för dem som färdas på tvåhjuliga motorfordon. Nollvisionen bygger på att människan klarar ett visst form av krockvåld i en hastighet av 30 km/h om du är oskyddad. Motorcyklister kör snabbare och måste därför förebygga både skador och olyckor. Detta förhållande gäller även övriga systemutformare och andra trafikanter. Motorcyklister är oskyddade trafikanter med helt andra behov än till exempel bilister. SMCs MC-vision handlar därför både om hur olyckor och skador kan förebyggas.

1.4 Ett delat ansvar för ökad trafiksäkerhet

SMC ser fyra delar av MC-visionen som måste samverka för ökad trafiksäkerhet för motorcyklister. De är motorcyklister själva, andra trafikanter, vägtransportsystemet samt fordonet. Vissa avsnitt är indelade i hur olyckor och skador kan förebyggas för att öka motorcyklisternas säkerhet.

2. MOTORCYKLISTERNAS ANSVAR

Det är naturligtvis föraren av ett fordon som har huvudansvaret då han/hon färdas på vägen. Det gäller motorcyklister i ännu högre grad än andra trafikanter. Motorcykeln är ett fordon som är svårt att köra eftersom den bara har två hjul. Det är föraren som har den absolut största möjligheten att förebygga både skador och olyckor och han/hon måste göra allt för att undvika att hamna i situationer som kan leda till en olycka. Motorcyklisterna är i allmänhet väl medvetna om riskerna kring att köra motorcykel.

2.1 Skadeförebyggande

Egentligen kan man säga att motorcyklisterna bäst förebygger skador innan man kliver på motorcykeln. Motorcyklisten måste förbereda sin körning maximalt för att minimera skador vid en eventuell olycka.

2.2 Personlig skyddsutrustning

Den enda skyddsutrustning som krävs i Sverige för att köra motorcykel är hjälm, enligt en lag som kom 1975. Trots detta använder de flesta motorcyklister heltäckande skyddsutrustning; skyddsställ, handskar och stövlar. I stort sett all skyddsutrustning som säljs på marknaden idag har CEN-godkända skydd på kroppens mest utsatta ställen. Många motorcyklister kompletterar också skyddsställ med ett godkänt ryggskydd för att förebygga ryggskador. I samband med praktiskt förarprov för motorcykel är heltäckande skyddsutrustning och ryggskydd ett krav. En motorcyklist lägger ner stora summor för att öka sin egen säkerhet. Försäkringsbolag ställer krav på att skyddsutrustning alltid ska användas vid MC-körning för att försäkring ska få tecknas.

SMC anser att dagens lagstiftning avseende motorcyklisternas personliga skyddsutrustning är tillräcklig men att den kan kompletteras med informationskampanjer riktade till motorcyklister och handlare.

Mål: Mer information kan öka kunskap om kvalitet, godkända skydd och nyttan av dessa samt behov av att byta utrustning med viss regelbundenhet vilket kan ge färre skadade och dödade motorcyklister.

2.3 Synbarhet

Att synas i trafikmiljön är viktigt. Synbarheten kan motorcyklisterna själva förbättra genom att använda skyddskläder i färg med reflexer. Man kan också använda varselväst eller medföra varselväst som kan användas om man får fel på motorcykeln och måste stanna vid vägkanten. Att alltid använda halvljus på motorcykeln är en självklarhet. Man kan också klistra på fluorescerande tejp på vissa delar av motorcykeln för att öka synbarheten. SMC har under många år krävt att motorcyklar ska få använda trepunktsbelysning för att andra trafikanter ska se motorcyklar med en annan ljusbild. Tyvärr saknas aktuell forskning på området.

SMC anser att dagens lagstiftning är tillräcklig, utöver delen om trepunktsbelysning som endast är tillåten i dagsljus. Däremot finns stora behov av forskning på området som till

exempel hur stor betydelse skyddsklädernas färg och reflexer har, effekt av användning av varselväst på mc-förare, effekt av olika typer av belysning, effekter av trepunktsbelysning och effekter av helljusanvändning på motorcykel dagtid.

Mål: Forskning skulle ge kunskap och ny lagstiftning som kan leda till ökad synbarhet och säkerhet för motorcyklister vilket kan minska antalet skadade och dödade. Trepunktsbelysning bör bli tillåtet alla tider på dygnet.

2.4 Vårda sitt fordon

De allra flesta som kör motorcykel gör det under de årstider då väglaget sliter minst på fordonet. Under vinterhalvåret står den i tryggt förvar och underhålls för att utan problem kunna starta på våren. Bilprovningens statistik visar år efter år att motorcyklar är det fordon som underkänns allra minst vid kontrollbesiktning. Det vanligaste felet är buller, ett problem som förmodligen tacklas bäst vid flygande inspektioner.

Sverige hargenerösa regler då det gäller att bygga om och amatörbygga fordon vilket varje år ger oss nya unika fordon på vägarna. Försäkringsstatistik visar att sidvagnsekipage och choppers är inblandade i olyckor i mindre utsträckning än andra motorcyklar. Vägverkets djupstudier och europeiska studier visar att i stort sett inga olyckor sker på grund av tekniska fel på fordonet.

SMC anser att dagens lagstiftning då det gäller rätten att modifiera, bygga om och amatörbygga sitt fordon fungerar bra utan att trafiksäkerheten äventyras.

SMC anser att om kontrollbesiktning ska slopas för något fordonsslag i Sverige bör det vara motorcyklar i första hand. Flygande inspektioner kan minska bullerproblematiken, vilket är det som ger flest underkända motorcyklar hos Bilprovningen.

Mål: Att tekniska fel på motorcykeln som vållar skadade och dödade motorcyklister kvarstår på dagens låga nivå.

2.5 Andra användare av motorcykeln

Vägverkets djupstudier av dödsolyckor med motorcykel 2000 – 2003 visar att 27 % körde ett fordon man lånat eller stulit. I 17 % av fallen var ägarförhållandet okänt. Det är statistik som visar att ovana och oerfarna MC-förare löper en stor risk när man kör ett fordon man inte klarar av att hantera.

Det går att förebygga stölder genom att låsa motorcykeln med både fordonets befintliga lås och med godkända tillbehörlås. SMC har också framfört att det vid mc-parkeringar bör finnas anordningar där en kätting kan låsas fast. Tillverkarna kan också utveckla larm och lås på motorcyklar för att göra dem svårare att stjäla. Försäkringsbolag ställer krav på två lås och i vissa fall även garage för att försäkring ska få tecknas.

Då det gäller provkörning av andras motorcyklar är det viktigt att alla som har en motorcykel att låna ut görs medvetna om riskerna. Ingen ska köra en motorcykel som han/hon inte kan hantera. Här anser SMC att betydligt mer information behövs till motorcyklister och handlare.

SMC anser att dagens lagstiftning är tillräcklig men det behövs en informationskampanj mot handlare och motorcyklister. Kampanjen ska belysa riskerna vid stölder och utlåning av motorcyklar.

SMC anser att det behövs fler MC-parkeringar med fasta föremål som motorcykeln kan låsas fast i.

Mål: Att genom informationskampanjer minska stölder och belysa riskerna med utlåning av motorcyklar till oerfarna förare samt fler mc-parkeringar med särskilda låsanordningar.

2.6 Olycksförebyggande

Kraftigt förenklat kan man säga att olyckor kan förebyggas redan innan en motorcyklist kliver på sitt fordon för att köra det. För motorcyklisten gäller det att alltid göra allt som är möjligt för att undvika att en olycka sker.

2.7 Barn på motorcyklar

Få barn dödas och skadas på motorcyklar. Det beror troligen på ansvarstagande föräldrar som själva är motorcyklister och inser problematiken kring att skjutsa passagerare. Det finns ingen svensk lag med nedre åldersgräns för att åka bakpå en tvåhjulig motorcykel eller att åka med i en sidvagn. SMCs rekommendationer är att ett barn som åker med på en tvåhjulig ska kunna hålla i sig själv, nå ner till fotpinnarna och kunna sitta bakom föraren. Mindre barn som åker med i sidvagn bör sitta fastspända i bilbarnstol, medan större bör använda säkerhetsbälte där sådant finns. Givetvis bör barn alltid använda heltäckande skyddsutrustning då de åker bakpå en motorcykel.

SMC anser att dagens lagstiftning är tillräcklig och att statistik visar att en majoritet av svenska föräldrar tar ansvar för både sin egen och sina barns säkerhet i samband med MC-körning.

Mål: Att MC-förare även fortsättningsvis är medvetna om riskerna då man skjutsar ett barn och vidtar alla åtgärder för att minska skador och förebygga olyckor.

2.8 Alkohol och droger

Vägverkets djupstudier 2000-2003 visar att en femtedel av dödsolyckorna på motorcykel var alkohol- eller drogrelaterade. De flesta omkomna var i åldrarna 20-29 år. Statistiken visar samtidigt att omkring 20 % inte ägde fordonet de körde. Av dem som inte använde hjälm eller inte hade hjälmen rätt fastsatt var 90 % alkoholpåverkade.

Att alkohol och droger är en livsfarlig kombination med motorcykel är ett känt faktum bland motorcyklister. De flesta är nog med att inte dricka alkohol i samband med MC-körning. På många MC-träffar tillhandahålls alkometrar för att undvika körning dagen efter en fest. Det är ett faktum som motsäger resultatet i Vägverkets djupstudier 2000-2003 där närmare 20 % av dem som dödades var påverkade av alkohol eller droger. SMC tror därför att vissa olyckor i djupstudien handlar om påverkade personer som sett en chans att stjäla ett fordon. I samband med en fest kan en berusad person låna ut sin motorcykel till en kompis som också är påverkad. Det är uppenbart att man inte tänker på hjälm och

skyddsutrustning i dessa fall. Statistiken visar att de flesta som dödas är unga män, som är riskfaktorer oavsett fordon.

Alkolås på motorcyklar skulle förebygga många onödiga olyckor. Innan det finns teknik som fungerar för motorcyklar och framför allt ett direktiv som kräver alkolås i alla europeiska fordon tror SMC att det finns effektivare metoder att förebygga alkohol- och drogrelaterade olyckor; fler utandningsprov fredag-lördag natt 00.00-06.00 samt krav på alkolås i samtliga fordon som ägs av den största riskgruppen: personer som dömts för rattfylleri.

SMC anser att dagens lagstiftning är tillräcklig men att problemet bör lyftas i samband med den kommande riskutbildningen för A-behörighet.

SMC anser att alkolås är positivt för trafiksäkerheten men i avvaktan på EG-direktiv bör fler utandningsprov under helgätter genomföras samt alkolås installeras hos riskgruppen.

Mål: Att inga motorcyklister dödas eller skadas på grund av alkohol eller andra droger.

2.9 Grundutbildning

SMC menar att den absolut viktigaste delen för att få säkra förare är att ge dem en bra grundutbildning. Även om Sverige jämfört med övriga Europa har en hög standard på utbildningen finns det saker som kan förbättras. En grundutbildning med obligatoriska teoretiska och praktiska inslag som hänger samman med varandra är ett exempel. Krav på riskutbildning för motorcykel och introduktionsutbildning för handledare i privat övningskörning behövs också. Vägtrafikinspektionen har nyligen jämfört svensk körkortsutbildning med andra länder i Europa och pekar på samma sak som SMC påtalat, nämligen att utbildningen är alltför inriktad på att klara körprovet, inte att svara mot innehållet i kursplanen. När det gäller utbildning för A-behörigheterna finns en stegvis access som bör uppmuntras utan nya krav på körprov mellan de olika klasserna. Vid OECD-konferensen i Lillehammer i juni 2008 samlades världens ledande trafiksäkerhetsexperter för att diskutera motorcyklar och trafiksäkerhet. En topp-20-lista togs fram med de viktigaste faktorerna för att öka motorcyklisternas säkerhet. På första plats hamnade utbildning, vilket inte är ett krav idag för att få ett motorcykelkörkort.

SMC anser att det finns delar i den svenska körkortsutbildningen för A-behörighet som går att förbättra för att ge ökad trafiksäkerhet. En sammanhängande grundutbildning med obligatorisk teori, praktik och riskutbildning är önskvärd i samband med implementeringen av det tredje körkortsdirektivet.

Mål: En kostnadseffektiv grundutbildning för A-behörighet som ger säkra och riskmedvetna MC-förare.

2.10 Fortbildning

SMC har bedrivit fortbildning för motorcyklister sedan 1973. Innehållet har utvecklats och idag är SMC en av världens största arrangörer av kurser för mc-förare. Fortbildning är ett naturligt inslag för att öka säkerheten för många motorcyklister. Fortbildningen ger ökade kunskaper och färdigheter men har olika inslag beroende på vilka typer av förare som deltar; körkort på köpet, nya på motorcykel, kvinnor, män, sporthojsförare, customförare, offroad-förare och så vidare. Oavsett vilken motorcykel man kör och vem det är som kör

motorcykeln ger fortbildning ökad säkerhet. Djupstudier i Lidköping visade att i samtliga dödsolyckor hade felaktig bromsteknik använts. Många singelolyckor sker i kurvor där föraren förlorar kontrollen. SMC anser att i stort sett alla motorcyklister kan förbättra sin broms- och kurvteknik. Ett problem är dock att det saknas områden där både grundutbildning och fortbildning av motorcyklister kan bedrivas. En studie pågår för närvarande vid VTI för att utvärdera SMCs fortbildning för sporthöjsförare. OECD-konferensen i Lillehammer pekade på att utbildning är den viktigaste faktorn för att öka motorcyklisternas säkerhet. Med utbildning avsågs såväl grundutbildning som fortbildning.

SMC anser att så länge det går att förbättra grundutbildningen finns ingen anledning att kräva en obligatorisk fortbildning. Däremot kan krav ställas på fortbildning på dem som gör sig skyldig till trafikförseelser. Detta för att förändra förarnas attityd och förmåga att uppfatta risker och faror i trafiken.

SMC anser att det krävs extra resurser för att skapa fortbildning för vissa grupper som har särskilt stora behov; sporthöjsförare och de som fick A-behörighet tillsammans med B-körkortet före 1976. SMC behöver hjälp att nå ut med information till samtliga motorcyklister i landet.

SMC anser att det måste skapas övningsområden för MC där motorcyklister kan genomföra såväl grundutbildning, riskutbildning som fortbildning.

Mål: Att SMC kan erbjuda säkerhetshöjande kurser till alla motorcyklister och att information skickas ut årligen till alla mc-ägare om när, var och hur denna fortbildning sker. Det bör finnas lämpliga övningsområden för MC i varje län. Inom tio år hoppas vi att 50 % av Sveriges motorcyklister fortbildar sig frivilligt varje år vilket leder till färre skadade och dödade motorcyklister.

2.11 Hastighet

Vägverkets djupstudier från 2000-2003 visar att 40 % av de omkomna förarna körde mycket över skyltad hastighet vid olyckstillfället. Av dessa körde 90 % så kallade supersporthojar. Vägverket genomförde 2007 mätningar på 24 platser runt om i Sverige som visade att 66 % av motorcyklisterna körde över tillåten gräns. Det fanns också vägar där motorcyklisterna körde långt under gällande hastighetsgräns. Många motorcyklister gillar att köra fort men det finns också en stor grupp där mc-körning handlar om att tuffa fram och som sällan kör över 90 km/h.

Hastigheten har en stor betydelse för motorcyklister, för hur man klarar en paniksituation, ett oväntat hinder, en skarp kurva som kräver en kraftig inbromsning och/eller undanmanöver. Ju högre fart, desto längre blir stoppsträckan. Vissa situationer kan man kanske hantera genom en bra grundutbildning och/eller fortbildning i kombination med egen körträning. I andra fall är hastigheten så hög att mc-föraren är chanslös, särskilt om han/hon är oerfarna förare. Djupstudierna 2000 – 2003 visar att de personer som haft motorcykelkörkort mindre än två år utgör närmare 50 % av de omkomna. Motorcyklister måste inse att hastighetsgränserna gäller alla som färdas på vägen. Motorcyklisterna måste också inse varför det finns hastighetsgränser och vilka konsekvenser hastigheten kan ha vid en eventuell olycka.

Polisen har vid flera tillfällen påtalat att det egentligen handlar om en liten grupp som ställer till stora problem. Än en gång handlar det om förare av supersporthojar som inte

stannar vid kontroller, som saknar registreringsskylt och som helt enkelt sätter sig över lagen. Det är samtidigt den gruppen SMC satsat allra mest på de senaste åren då det gäller fortbildning och information. Satsningen har gett resultat eftersom andelen dödade sporthojsförare minskat. OECD-konferensen i Lillehammer lyfte behovet av en dialog med motorcyklisterna för att sprida säkerhetsbudskap som den sjätte viktigaste punkten.

SMC anser att utbildning och fortbildning kan öka kunskaperna om motorcykelkörning vilket är den viktigaste faktorn enligt OECD-konferensen för att öka säkerheten.

SMC anser att dagens hastighetsgränser inte behöver ändras utöver vad som nu träder i kraft.

SMC anser att hastighetsgränserna på vägarna ska gälla alla som färdas där.

SMC anser att fler traditionella poliskontroller på vägarna är det bästa metoden för att öka motorcyklisternas efterlevnad av hastighetsgränserna.

Mål: Att öka andelen motorcyklister som respekterar hastighetsbegränsningarna och att sänka farten betydligt i den gruppen som kör allra fortast, supersporthojsförarna. Det bör leda till en reduktion av dödade och skadade motorcyklister i riskgruppen.

2.12 Riskmedvetenhet

Vägverkets djupstudier 2000-2003 visar att 85 % av de omkomna förarna hade ägt motorcykeln mindre än två år. 20 % dog under det första året de hade A-körkort. 40 % var 20-29 år och de allra flesta var män. Statistiken visar att det finns ett stort behov av riskutbildning, särskilt för gruppen unga män. Det behövs även andra insatser i form av information om riskerna, gärna i form av återkommande kampanjer. Informationen ska belysa de vanligaste olyckorna och hur man som motorcyklist kan undvika dem. I SMCs fortbildningar ingår numera riskmedvetenhet som en viktig beståndsdel.

SMC anser att riskutbildning för A-behörighet med särskilt fokus på högriskgruppen unga män är nödvändig.

SMC anser att det finns behov av informationskampanjer riktade mot motorcyklister om de vanligaste olyckorna. Dessa kampanjer ska kombineras med inbjudan till fortbildning med inslag om riskmedvetenhet.

Mål: Att svenska motorcyklister är medvetna om de vanligaste olyckorna och hur man undviker dem samt en individuellt anpassad riskutbildning för alla som tar motorcykelkörkort som kan reducera dödade och skadade i riskgruppen unga män.

SAMSPEL MED ANDRA TRAFIKANTER

3.1 Från ett mc-perspektiv

Drygt hälften av alla dödsolyckor bland motorcyklar i Vägverkets djupstudie handlade om kollisioner med andra fordon, i de flesta fall bilar. Det visar på ett stort behov av ett bättre samspel mellan motorcyklister och andra trafikanter. Frågan om synbarhet har lyfts ovan.

I många korsningsolyckor körde motorcyklisterna långt över gällande gräns enligt Vägverkets djupstudier 2000-2003. Det finns också exempel på att motorcyklister påbörjat omkörningar i en korsning. Det är inget en motorcyklist bör göra, även om det är tillåtet. Behovet av särskild uppmärksamhet och medvetenhet om riskerna i korsning är därför något som bör ingå i riskutbildningen.

I de flesta mötesolyckorna har mc-föraren kommit över i mötande körbana. Orsakerna till detta är inte kända men en trolig orsak är att föraren tappat kontrollen över fordonet. Då det gäller omkörningsolyckorna beror majoriteten på att motorcyklisten kört om samtidigt som han/hon fått möte.

Alla motorcyklister kan nås genom riktade kampanjer om de vanligaste olyckstyperna och hur man undviker dem samt hur man ökar sin synbarhet. Regelbundet återkommande kampanjer i olika frågor lyftes som den sjunde viktigaste faktorn för att öka motorcyklisternas säkerhet vid OECD-konferensen i Lillehammer juni 2008.

SMC anser att motorcyklisterna kan förbättra samspelet med andra trafikanter genom riskutbildning, information och riktade kampanjer.

Mål: Att minska antalet kollisioner med andra fordon genom ökad kunskap och erfarenhet. SMC kommer att skapa en hemsida för att samla och sprida fakta i frågan.

3.2 Uppmärksamma bilister

Alltför många motorcyklister dödas och skadas varje år på grund av ouppmärksamma bilister. Man ser helt enkelt inte en motorcykel i trafikmiljön. Forskning visar att det inte är omöjligt att se en motorcyklist men bilisterna måste lära sig att se efter motorcyklister. Förare av fordon som inte har förmåga att se ett tvåhjuligt motorfordon bör givetvis fråntas sitt körkort omedelbart. Det bör vara självklart att alla körkortsutbildningar ger kunskap om hur motorcyklar rör sig i trafiken, kunskap om de specifika riskerna i korsningar samt kunskap om följderna för oskyddade trafikanter av att inte använda blinkers och backspegel vid till exempel plötsliga filbyten. Under samtliga körkortsutbildningar vore det önskvärt med ett par timmars körning i en MC-simulator för att uppleva hur det är att köra motorcykel eller moped i en riskfri miljö. Årliga kampanjer riktade mot bilister på våren när motorcyklarna kommer ut i trafiken är en metod som används i ett stort antal länder i världen. Vid OECD-konferensen pekades dels en generell utbildning för att öka uppmärksamhet och acceptans av motorcyklister för alla fordonsslag, dels uppmärksamhetskampanjer ut som två av de tio viktigaste punkterna för att minska kollisioner mellan bilar och motorcyklar.

All teknologi som varnar förare för att man ligger för nära andra trafikanter, däribland motorcyklar, är positiv för motorcyklister. Den teknologin finns redan idag och bör utvecklas för både bilar och motorcyklar för att undvika kollisioner. Där bilisten inte ser motorcyklisten finns ett varningssystem som träder in och varnar föraren som kan undvika en kollision.

Tyvär ser SMC varje år exempel på att fall där bilister kör ihjäl en motorcyklist inte ens går till åtal. Åklagare lägger ner fall utan att någon större polisutredning gjorts. Trots det är ofta motiveringen att motorcyklisten körde för fort. Detta är inte rimligt och skapar inte förståelse för varför medborgare ska följa de regler som gäller i trafiken. Det är rimligt att varje trafikolycka med dödlig utgång eller en svårt skadad motorcyklist resulterar i en grundlig polisutredning där åklagaren har ett objektiva underlag att ta ställning till.

SMC anser att uppmärksamhet mot motorcyklister bör ingå som ett moment i all körkortsutbildning.

SMC anser att all teknologi som varnar när man ligger för nära ett annat fordon kan minska antalet skadade och dödade motorcyklister.

SMC anser att kampanjer som belyser problematiken, särskilt riktade mot bilister bör ske årligen.

SMC anser att varje olycka som dödar eller skadar en motorcyklist svårt bör utredas grundligt och objektiva.

Mål: Att genom ökad insikt i grundutbildning och kampanjer få mer uppmärksamma förare. Utveckling av ny teknologi kan minska kollisioner. Risk för påföljder ökar uppmärksamheten bland samtliga trafikanter. Sammantaget bör detta leda till färre dödade och skadade motorcyklister.

3.3 Körning i köer och motorcyklar i bussfiler

En motorcyklist kör ett fordon som gör det möjligt att vid köbildning köra mellan filerna och/eller i samma körfält som en bil. Så länge motorcyklisten kör om på rätt sida, kör i en rimlig hastighet och med ett säkerhetsavstånd till andra fordon är det också tillåtet enligt svensk lag. Tyvärr missbrukas detta av en liten grupp motorcyklister som kör slalom i hög fart i rusningstrafik. Samtidigt har många bilister svårt att acceptera att ett annat fordon kan ta sig fram snabbare och gör allt för att inte släppa fram någon annan trafikant. I Nederländerna har man därför skapat en hederskod med gemensamma regler om hänsyn vid körning i köer, för att öka säkerheten för motorcyklisterna.

I Stockholm har motorcyklister rätt att färdas i vissa bussfiler inom Stockholms stad. Det började som ett försök och permanentades när det visade att det ökade säkerheten och minskade antalet olyckor. SMC har ansökt hos Länsstyrelsen om att utvidga detta till att gälla alla bussfiler i Stockholm men fått avslag. I många europeiska länder öppnas allt fler bussfiler för motorcyklister av en enda orsak; det blir enklare för andra trafikanter att se motorcyklisterna och det minskar olyckorna. I flera länder är samtliga bussfiler tillåtna för motorcyklister enligt lag.

SMC anser att en svensk hederskod för körning i kö skulle kunna öka förståelsen och därmed säkerheten för motorcyklisterna. Koden ska riktas till både motorcyklister och bilister och ha klara spelregler för vad som gäller vid köbildning.

SMC anser att samtliga bussfiler i landet ska göras tillgängliga för motorcyklister genom lagändring och namnet ändras till MC- och bussfil.

Mål: Att genom bättre samspel mellan olika trafikantgrupper vid köer samt öppna fler bussfiler för motorcyklar minska olyckor i samband med trängsel och köbildning.

4 ETT MC-VÄNLIGARE VÄGTRANSPORTSYSTEM

4.1 Styrdokument för det svenska vägtransportsystemet

Motorcyklisterna som trafikantgrupp saknas helt i alla Vägverkets dokument för utformning av vägtransportsystemet, för drift och underhåll och för arbete på väg. Det motsäger intentionerna i Nollvisionen ” vägtransportsystemet måste utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt”. Ett samarbete som ska ändra detta har inletts mellan Vägverket och SMC. Naturligtvis bör motorcyklister som trafikantgrupp också vara en trafikantgrupp man tar hänsyn till i det vägnät som förvaltas av Sveriges kommuner. Vid OECD-konferensen i Lillehammer klarades att det är ett fundamentalt krav för motorcyklisternas säkerhet att de inkluderas i gällande transport- och infrastrukturpolicys. Frågan ansågs vara den näst viktigaste av alla punkter. På åttonde plats kom skapande av riktlinjer för utveckling av infrastruktur och på elfte plats utbildning av vägingenjörer i att skapa en infrastruktur med ett MC-perspektiv.

För SMC är det självklart att alla trafikanter på vägarna måste tas i beaktande i allt som har med vägtransportsystemet att göra. Det ska ske i allt från projektering och planering till färdig väg, i samband med vägarbeten och i samband med drift och underhåll av befintliga vägar. Vägstandarder bör ses över och utvecklas för att svara mot motorcyklisternas behov av säkerhet.

SMC anser att motorcyklister och motorcyklisternas specifika behov omgäende ska införlivas svensk transportpolicys och i samtliga dokument som styr vägar som byggs och förvaltas av Vägverket och Sveriges kommuner och landsting.

Mål: Att det svenska vägtransportsystemet tar hänsyn till motorcyklister som gör misstag i trafiken.

4.2 Specifika problem

Vägverkets djupstudier 2000 – 2003 visar att 7 % av MC-olyckorna berodde på brister i vägbanan. I 46 % av dödsolyckorna anges olika former av krockvåld vid sidan av vägen. Vanligaste hindren är träd, sidoräcke, stolpe, dike och slänt. Statistiken visar att hinder vid sidan av vägen är ett problem för motorcyklister.

SMC har inget emot mitträcken som skyddar motorcyklister mot mötande fordon. Däremot vill SMC att de räcken som sätts upp är säkra för alla som kör på vägen. En räckesstandard som omfattar krav på krocktester med motorcyklister kommer att tas fram av CEN, däremot finns inget krav att använda den. Därför måste samliga väghållare själva ta sitt ansvar och göra vägtransportsystemet säkrare för motorcyklister. När nyinstallationer av räcken görs på vägar bör den räckestyp användas som är minst skadlig för motorcyklister. På platser där det är störst risk för en motorcyklist att köra av vägen, det vill säga i ytterkurvor, bör inga räcken sättas upp utan sidoområdet säkras istället. Tyvärr säger Vägverkets styrdokument motsatsen utifrån andra trafikanters behov. Om ett räcke ändå sätts upp bör det förses med mc-vänliga skydd på alla platser där risken är stor för en motorcyklist att köra in i räckets. Då äldre räcken byts ut bör de ersättas med mc-vänliga räcken, även om kostnaden är högre. Vid OECD-konferensen identifierades riktlinjer för att inkludera motorcyklister i utveckling av infrastruktur som en viktig faktor för att öka motorcyklisternas trafiksäkerhet.

Inom ramen för projektet 1000 mil väg har Sveriges viktigaste vägar för svenska motorcyklister pekats ut. Där finns även olyckor från STRADA inlagda. I Norge kommer inom kort riktlinjer att tas fram för var mc-vänliga skydd bör sättas upp på vägnätet. Här bör Sverige kunna ta del av erfarenheterna.

Vägverkets djupstudier visar att korsningar är en kritisk punkt för motorcyklister. Därför är det viktigt att särskild hänsyn tas till motorcyklister i planering av korsningar.

SMC anser att motorcyklisternas behov då det gäller hinder i vägmiljön måste tas i beaktande. Säkra sidoområden bör användas i större utsträckning för motorcyklisternas säkerhet. Det utpekade vägnätet är en utmärkt start för väghållarna.

SMC anser att när alla former av hinder sätts upp i vägmiljön samt vid planering av korsningar bör särskild hänsyn tas till motorcyklisterna.

Mål: Att alla som arbetar med att planera, bygga och underhålla vägar i Sverige ser sambandet mellan åtgärd och konsekvens för motorcyklister i händelse av olyckor. Det kommer att ge säkrare vägar för alla trafikanter och minska olyckstalen. Att medel avsätts specifikt som kan öka motorcyklisternas säkerhet i vägtrafikmiljön.

4.3 Friktion, beläggning och lösgrus

Eftersom en motorcyklist färdas på två hjul är behov av bra friktion viktigare än för bilister. Därför är val av beläggning viktig. Behov av riktlinjer ur ett MC-perspektiv lyftes som en viktig punkt vid OECD-konferensen.

Vid mindre lagningsarbeten på vägar är det numera möjligt att sopa bort överblivet grus efter 20 minuter. Eftersom det ökar motorcyklisternas säkerhet avsevärt bör det vara självklart att detta skrivs in som ett krav av väghållaren på ansvarig entreprenör. Vid större vägarbeten bör motorcyklister avrådas att köra genom vägarbetet och hänvisas till en alternativ väg.

För att undvika att grus kommer in på vägar genom bilar och tung trafik som genar i kurvor bör andra prövade metoder användas, som förstärkta stödremor. För att undvika att grus kommer in på vägar från anslutande grusvägar bör asfaltering ske en bit in på dessa. När det finns grus på vägen ska skyltning ske i avvaktan på att gruset sopas bort.

SMC anser att kunskap om alternativa lagnings- och underhållsmetoder för att öka motorcyklisternas säkerhet bör spridas till alla väghållare och entreprenörer.

Mål: Att alla som underhåller svenska vägar istället för dagens metoder väljer kostnadseffektiva alternativ som ökar motorcyklisternas säkerhet för att laga och underhålla vägar. Att medel avsätts specifikt för att öka motorcyklisternas säkerhet.

5 SÄKRARE FORDON

5.1 Tekniska problem och olyckor

Få olyckor beror på tekniska problem i motorcykeln, det visar både Vägverkets egna djupstudier och europeiska djupstudier av motorcykelolyckor. Motorcykelns konstruktion gör det svårt att bygga in förare och passagerare på samma sätt som i bil. I de flesta olyckor med motorcykel skiljs dessutom förare och passagerare från fordonet. Då är den personliga skyddsutrustningen oändligt mycket viktigare än fordonets konstruktion.

För att förebygga olyckor är det av vikt att förmå fler motorcyklister att köra med ABS-bromsar och förmå tillverkarna att utveckla kombinerade bromssystem, CBS. Vägverkets djupstudier visade att i ett antal fall var felaktig bromsteknik en orsak till olyckan. Dock måste man se till effekten av ABS-bromsar på motorcykelns totala kostnad framför allt när det gäller mindre motorcyklar. Att tillverkare ska fortsätta att utveckla bättre bromssystem utpekades som den sjätte faktorn för ökad säkerhet vid OECD-konferensen i Lillehammer.

Det finns också mindre detaljer som orsakar ett antal skador på förare och fordon varje år. Nya däck har en hal beläggning som gör att motorcykeln tappar greppet och föraren kör omkull. Tas beläggningen bort undanröjs problemet. Ett annat enkelt ingrepp är att erbjuda alla mc-kunder kraschpuckar eller liknande skyddsanordningar som sticker ut från motorcykelns sidor. Det minskar benskadorna på föraren och dyra reparationer av motorcykeln.

Områden där teknisk utveckling kan ge effekt är belysning för att öka uppmärksamhet hos andra fordon och varningssystem som till exempel varnar vid risk för kollisioner, olycksdrabbade platser, trötthet och liknande. FEMA, Federation of European Motorcyclists Association, där SMC är medlemmar ingår sedan mars 2008 i projektet SAFERIDER som ska undersöka om det gör att utveckla system för motorcyklar.

I kapitel 2.1.2 belyser SMC problemet med synbarhet. Då det gäller fordonets belysning finns sannolikt mycket att göra för att göra motorcyklarna mer synliga för andra trafikanter.

SMC anser att ABS-bromsar bör erbjudas på alla motorcyklar.

SMC anser att beläggning på alla nya däck ska avlägsnas före leverans.

SMC anser att alla mc-köpare ska erbjudas kraschpuckar i samband med köp hos handlare.

SMC anser att belysning på motorcyklar bör kunna utvecklas för att öka motorcyklisternas synbarhet för andra trafikanter.

SMC anser att det finns möjligheter inom ny teknik för att göra säkrare motorcyklar, men att MC-föraren alltid ska ha kontroll över fordonet.

Mål: Ny teknologi och ett antal åtgärder från tillverkarna kan minska antalet dödade och skadade motorcyklister.

5.2 En främre registreringsskylt

Det senaste året har förslag om registreringsskylt fram kommit från flera håll. SMC tror inte att en främre registreringsskylt kommer att minska antalet dödade och skadade motorcyklister. Under 2007 skedde endast tre av 60 dödsolyckor på vägar med hastighetskameror. De flesta mc-olyckor sker på det mindre vägnätet med 70-kilometersbegränsning där kameror saknas. En främre skylt kan inte heller härleda fordonet till föraren eftersom alla motorcyklister använder hjälm med visir och/eller glasögon. SMC ser hellre fler traditionella poliskontroller längs våra vägar, se avsnitt 2.2.5.

SMC anser att en främre registreringsskylt på motorcyklar inte är en framkomlig väg för att minska antalet dödade och skadade motorcyklister.

6. SLUTORD

Det finns idag omkring 300 000 motorcyklar på våra vägar och antalet ökar för varje år. Motorcykelbeståndet har mer än fördubblats under den senaste tioårsperioden. Den utvecklingen gör att motorcyklisterna och deras specifika behov måste tas på allvar på alla nivåer i trafikmiljön och samhället i stort. Så är det inte idag och många gånger argumenterar SMC mot åsikter som baseras på fördomar och bristande kunskaper.

SMC är en unik organisation då vi representerar brukarna av alla slags motorcyklar. SMC är en helt ideell organisation och finansieras i stort sett endast av medlemsintäkter. SMC har genom sina medlemmar och nätverk i Sverige, Europa och resten av världen unika kunskaper om motorcyklismen.

Baserad på erfarenheter från OECD konferensen föreslår SMC att en Nationell Agenda för motorcykelfrågor skapas. Målet är att ge gemensamma riktlinjer för hur motorcyklisternas säkerhet kan förbättras på alla plan och vara en naturlig del av samhället.

SMCs preliminära förslag till agendans innehåll är att:

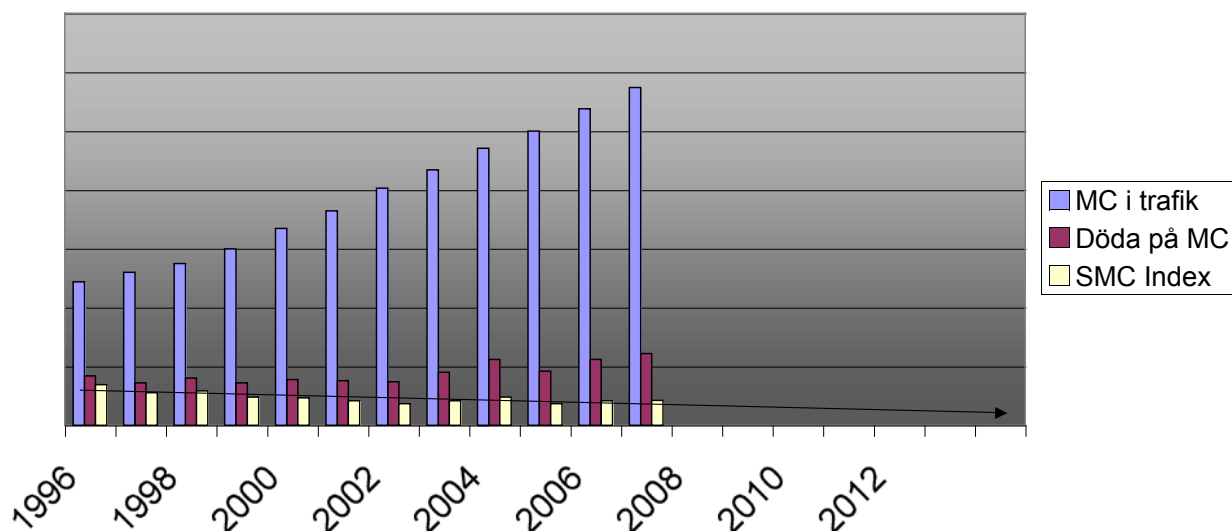
- öka motorcyklisternas säkerhet genom både skadeförebyggande och olycksförebyggande insatser.
- lämna riktlinjer för en grund- och fortbildning för motorcyklister.
- lämna riktlinjer för kampanjer riktade mot motorcyklister.
- lämna riktlinjer för hur samspel med andra trafikanter kan förbättras.
- lämna riktlinjer och förslag för hur motorcyklisterna som trafikantgrupp införlivas i samtliga regelverk som styr transporter och infrastruktur.
- lämna förslag för hur motorcyklarna kan göras säkrare.
- initiera forskning där behov finns.

SMC erbjuder sig att leda arbetet med agendan i nära samarbete med alla intressenter som arbetar med MC-frågor i någon form, till exempel ansvarigt departement och myndigheter, tillverkare, handlare, media, försäkringsbolag, utbildare och andra organisationer. En ansökan kommer att skickas till Vägverket om bidrag till arbetet före 15 september.

7. SMC Index, döda på MC i förh. till MC i trafik

SMC / Stig Björk 2008.09.03

Källa: SCB, Vägverket



Dödade på mc 1980 - 2007

År	mc i trafik	Döda	SMC Index
1996	121950	42	3,44
1997	130041	36	2,77
1998	137466	40	2,91
1999	149970	36	2,40
2000	167346	39	2,33
2001	182092	38	2,09
2002	201526	37	1,84
2003	217015	45	2,07
2004	235196	56	2,38
2005	250000	46	1,84
2006	268793	56	2,08
2007	286867	61	2,13

SMC har analyserat utvecklingen av dödade motorcyklister sedan 1997 då Nollvisionen antogs, i förhållande till antalet motorcyklar i trafik. Utifrån detta har ett SMC Index beräknats, som visar utvecklingen av dödade motorcyklister i förhållande till fordonsbeståndet. Med stora ökningarna i beståndet anser SMC att det blir ett mer rättvist mål om man nyttjar ett index.

Med en Nationell MC-Agenda och en aktiv insats av alla parter, är det SMCs mål att minska antalet dödade från 2007 års index på 2,13 till 1,5 fram till 2014. Det betyder en reduktion av index med 30%. När Nationell MC-Agenda implementerats och ger full effekt räknar SMC med att index fortsätter att sjunka även efter 2014 enligt Nollvisionens etappmål.

SMC, Sveriges MotorCyklister, är en ideell intresseorganisation för alla motorcyklister som åker på landsväg.

SMC har omkring 65 000 medlemmar.

SMCs viktigaste arbetsområden är trafiksäkerhet, turism, försäkringar, konsumentfrågor, opinionsbildning, information och internationellt arbete.

