



Transportudvalget

Nordisk Motorcykel Råd (NMR) er et samarbejdsorgan for de nationale motorcykelorganisationer i Norden. NMR blev startet midt 70'erne og rådets funktion er at udarbejde fælles standpunkter i nordiske spørgsmål. NMR udgøres af 7 organisationer og repræsenterer omkring 850000 gademotorcyklister i Norden.

Motorcyklisterne i Norden har stærke bånd hen over landegrænserne. Ikke mindst gælder dette på trafikikkerhedsområdet, således at gode tiltag i et land spredes til de fire andre lande. Et eksempel på denne nordiske sikkerhedsdialog er at den norske bog "Full kontrol" er oversat til svensk og finsk (og estisk) og bredt ud til hele Norden.

Nu har NMR udarbejdet et fælles trafikikkerhedsdokument, som er vedlagt denne skrivelse. Dokumentet er først og fremmest adresseret til de trafikpolitiske beslutningstagere i de nordiske lande og indeholder en række konkrete forslag til tiltag, som kan gøre motorcykel- og knallertkørsel mere sikker.

Der er flere grunde til at NMR så et behov for dette dokument. For det første ville vi kunne hente synergieffekt af et øget nordisk samarbejde, ikke mindst når det gælder forskning og udvikling. For det andet vil Norden være tjent med et mere ensartet og forudsigeligt vej- og trafikmiljø. For det tredje er det en kendsgerning at de nordiske lande hver især er små og ligger i udkanten af Europa, og derfor har en svag stemme når de står hver for sig. Det gælder ikke mindst i forhold til EU, som jo efterhånden styrer en stor del af national lovgivning, også omkring motorcykler og kørekortområdet.

NMR's trafikikkerhedsdokument findes på de fem nordiske sprog, og er sendt til alle nordiske trafikministre.

DMC og MCTC håber at dokumentet også vil være til inspiration for transportudvalgets medlemmer og står naturligvis til rådighed, hvis der er behov for yderligere oplysninger.

Til orientering vedlægges desuden en folder om "Se Os" – kampagnen, som gennemføres i ugerne 12 -> 15 i 2013.

Organisationerne i NMR er:

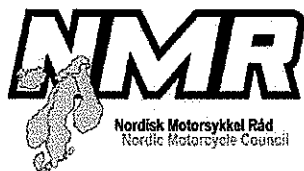
BSL Sniglar, Island, Danske MotorCyklister (DMC) og MC Touting Club (MCTC), Danmark, Norsk Motorsykel Union (NMCU), Norge, Moottorpyöräkerho 69 (MP69) og Suomen Motoristit f.y. (SMOTO), Finland samt Sveriges MotorCyklister (SMC), Sverige.



Nordisk Motorcykel Råd
Trafiksikkerhed for motorcyklister

2012





Nordisk Motorcykel Råd, NMR

NMR er et kontakt- og samarbejdsorgan for de nordiske, nationale mc-organisationer, som organiserer landevejskørende motorcyklister. NMR blev stiftet i midten af 1970'erne. Rådet har ansvar for fælles holdninger i nordiske problemstillinger og arbejder på at øge forståelsen for motorcyklisternes problemer og behov i Norden. NMR skal også fremme kontakten mellem nordiske motorcyklister og stimulere udveksling af erfaringer. NMR har knap 150.000 medlemmer i syv organisationer og repræsenterer 850.000 motorcyklister i Norden.

NMR's medlemmer er:

BLS Sniglar, Island	www.sniglar.is
Danske MotorCyklister, Danmark	www.dmc-org.dk
MC Touring Club (MCTC), Danmark	www.mctc.dk
Norsk Motorcykel Union (NMCU), Norge	www.nmcu.org
Moottoripyöräkerho 69 (MP 69), Finland	www.mp69.fi
Suomen Motoristit r.y (SMOTO), Finland	www.smoto.fi
Sveriges MotorCyklister (SMC), Sverige	www.svmc.se

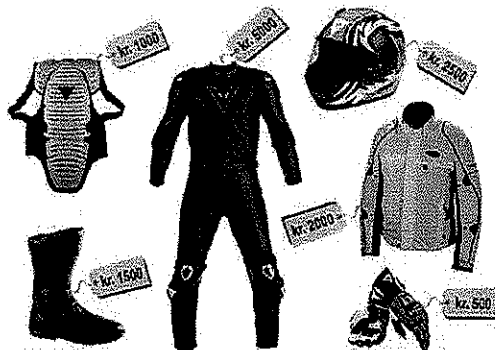
Indledning

Uanset alle trafiksikkerheds-initiativer, fra myndigheder eller fra motorcyklisterne selv, kan mc-kørsel aldrig gøres helt risikofri – et faktum som blev bekræftet allerede i 1972 af USA's højesteret: "Sikkerhed er ikke synonym med risikofri". De fleste motorcyklister er klar over det faktum, at de er sårbare trafikanter, og at det kræver særlige evner at køre motorcykel, såvel som fokuseret og bevidst kørestil.

Hvis alle parter gør alt rigtigt, motorcyklisten, andre trafikanter og de vej-ansvarlige, kan antallet af dræbte og alvorligt kvæstede motorcyklister i Norden opfylde EU's 2020-mål.

Det siges ofte, at det er fem, ti eller tyve gange farligere at køre motorcykel sammenlignet med at køre bil. I en henseende er det sandt, idet motorcyklisten har betydelig større risiko for at blive dræbt eller alvorligt kvæstet, når ulykken sker. Et mindre sammenstød mellem to biler forårsager oftest kun materielle skader, mens en lignende kollision mellem en bil og en motorcykel ofte resulterer i en skadet motorcyklist. Motorcyklisterne er en udsat trafikantgruppe og har derfor en større skadesrisiko. Forsikringsselskabernes statistikker viser dog, at motorcyklister ikke er involveret i flere trafikuheld end biler. Med andre ord har motorcyklister ikke en højere ulykkesrisiko end andre trafikantgrupper.

Nordiske motorcyklister køber sikkerhedsudstyr, som ikke er lovbehaftet, for adskillige millioner kroner hvert år – et faktum som viser, at motorcyklisterne er sikkerhedsbevidste. Desuden støtter alle nordiske motorcykelorganisationer frivillige kørekurser og førstehjælpskurser, som tusindvis af motorcyklister deltager i og selv betaler for. Dette viser, at motorcyklisterne ønsker at forbedre deres egen sikkerhed. Sikkerhedsdialogen motorcyklisterne imellem er et vigtigt, men ofte overset instrument til formidling af information om sikkerhed og til at skabe en positiv holdning til trafiksikkerhed. I de nordiske lande har motorcyklister og mc-organisationer, uden nævneværdig indsats fra myndighederne, mindsket ulykkesrisikoen radikalt de seneste 20 år.



De fleste motorcyklister i Skandinavien ejer personligt sikkerhedsudstyr, som ikke er lovpligtigt.

Vejmiljø

Design, vedligeholdelse og konstruktion af veje er generelt rettet mod behovene hos dem, som færdes i personbiler, mens motorcyklisternes behov som oftest ikke bliver taget i betragtning. Vejudformning og manglende vedligeholdelse af vejene er skyld i mc-ulykker, i særdeleshed eneulykker.

NMR mener, at det vil tage tid at gennemføre nogle af de nødvendige forbedringer, da de kræver både forskning og investeringer. Andre forbedringer kan dog nemt gennemføres ved at flytte fokus og henlede vejmyndighedernes og entreprenørernes opmærksomhed på dem.

Derfor bør vejstandarder gennemses og udvikles for også at imødekomme motorcyklisternes behov for sikkerhed ved at opmuntre til mc-venligt design, konstruktion og belægning. Derudover bør vejkonstruktører og vejarbejdere uddannes i kendskab til forhold, som udgør en fare for motorcyklister. Frem for alt er der brug for en regulær kvalitetssikring, hvor motorcyklisternes behov tilgodeses.

Drift og vedligeholdelse

For en motorcyklist med kun to hjul under sig er god og forudsigelig friktion vigtig. Ændringer i vejoverfladen, som medfører friktionsmindskning/-øgning kan skabe problemer for en motorcyklist, mens en bilist knap vil bemærke det. Almindelige vejproblemer, som hvert år er skyld i et stort antal mc-ulykker, er løs grus på asfalt, diesel- og oliespild, glatte vejmarkeringer, dæksler og lignende, glat, blød asfalt, lapninger, langsgående spor, sprækker og huller. Svenske forsikringsstatistikker viser, at grus er en medvirkende faktor i 10% af alle mc-ulykker.

Der findes klare regler og retningslinjer i alle nordiske lande, som tydeligt anviser, hvordan disse problemer kan imødegås. De ansvarlige entreprenører følger dog ikke altid disse retningslinjer, hvilket medfører, at motorcyklister bliver dræbt eller kvæstet.

For at fremme overholdelse af reglerne og advare motorcyklister om specifikke problemer foreslår NMR:

1. Vejpatrulje: Etablering af en kontrolfunktion, "vejpatrulje", som inspicerer det offentlige vejnet hver dag året rundt. Ansvarlig for dette er det enkelte lands vejmyndighed. Vejpatruljen bør bestå af to personer i en pickup i hver kommune. Personerne skal have godt kendskab til drift og vedligeholdelse. De skal have viden om fejl i vejmiljøet, som kan være til fare for de forskellige trafikantgrupper. Desuden skal de have kompetence til omgående at klare problemet og autoritet til at rekvirere entreprenører og vejarbejdere for udbedring af fejl. Hver pickup skal udstyres, så man kan udføre haste-reparationer, tage friktionsmålinger, opsætte advarselsskilte og lignende. Vejpatruljen skal dække alle asfaltveje i kommunen efter et skema, men skal også kunne rykke ud ved anmeldelser fra borgerne til vejmyndigheden og ved alvorlige ulykker for at undersøge fejl i vejmiljøet. Ved hjælp af vejpatruljen kontrolleres samtidig, hvordan underentreprenører opfylder deres aftaler med vejmyndigheden.

2. Særlig skiltning for motorcyklister: Forskellige forhold på vejene, som medfører en fare for motorcyklister, er sjældent skilte, eftersom de ikke udgør en fare for majoriteten af trafikanter. Særlig skiltning, som specifikt advarer motorcyklister om farer, er en nem metode til at øge opmærksomheden hos motorcyklister. NMR er overbevist om, at en motorcyklist, som ser sådan et skilt, umiddelbart sænker farten, bliver mere fokuseret på sin kørsel og klar til at bremse. Advarselsskilte for motorcyklister ville være et meget billigt trafikikkerhedsiltag, idet eksisterende advarselsskilte kan forsynes med et mc-skilt.



Autoværn

I autoværn-ulykker er motorcyklister overrepræsenteret i forhold til andre trafikanter. For motorcyklister er autoværn den hyppigste skadevolder i eneulykker med dødelig udgang.

Inden et autoværn opsættes, bør man derfor vurdere, om det virkelig er nødvendigt. Afstanden mellem autoværnet og vejbanen har stor betydning. Jo nærmere autoværnet står ved kørebanen, desto farligere er det for motorcyklisten, der rammer det.

Det er dyrt for vejmyndighederne at etablere autoværn, hvorfor autoværn med lav indkøbspris foretrækkes. I den seneste tid er man dog blevet opmærksom på, at omkostningerne til reparationer i autoværnets levetid ofte overstiger etableringsomkostningerne. Der savnes viden om samfundets totale omkostninger til dem, som bliver dræbt eller alvorligt kvæstet i autoværns-ulykker. En motorcyklist, som bliver dræbt eller alvorligt kvæstet i en autoværns-ulykke, koster ikke vejmyndighederne, men samfundet store summer. Samtidig ved vi, at motorcyklister er overrepræsenterede i autoværns-ulykker. Det er derfor sandsynligt, at der er en samfundsmæssig gevinst i altid at vælge det mest mc-venlige autoværn.

Midterautoværn

NMR støtter etablering af midterautoværn på veje, hvor det er formålstjenligt. NMR kræver dog, at man altid vælger en type, som ikke bare forhindrer frontalulykker, men som også er det mindst farlige for motorcyklister. Afstanden mellem midterautoværn og kørebane har også stor betydning.

I et studie fra VTI 2011 siger Jan Wenäll: Jo glattere værnene er, desto større er chancen for, at et uheld kun bliver et uheld og ikke en dødsulykke. Det bedste autoværn for motorcyklister er glat og uden ubeskyttede stolper. Med støtte fra et studie foretaget af DEKRA/Monash University anser NMR wireværnet for at være det farligste for motorcyklister af alle eksisterende autoværn. Set fra motorcyklistens side er det bedste autoværn et med afrundede stolper og skinner som for eksempel Z-ellipse eller Monorail.

Sideautoværn

Et autoværn udgør stort set altid en øget risiko for motorcyklisten. Inden et nyt autoværn opsættes, bør spørgsmålet altid stilles, om det virkelig er nødvendigt. Eftergivende vejsider er altid at foretrække for en motorcyklist, som af en eller anden grund kører af vejen. De fleste eneulykker på motorcykel sker i yderkurver, hvor motorcyklisten mister kontrollen, vælter og glider ind i autoværnet. Samtidig er autoværn den almindeligste årsag til dødelig udgang på eneulykker. I disse ulykker ville en afskærmning af værnets stolper mindske skaderisikoen for en motorcyklist.



Farlig motorvejsafkørsel, der er forbundet med en del uheld i Ljungarum, Sverige, før autoværnene blev udskiftet i 2012.



Samme motorvejsafkørsel efter de nye autoværn med motorcykelafdækning er opsat.

For at mindske antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne motorcyklister i autoværnulykker foreslår NMR:

1. Motorcyklister skal indgå i en europæisk autoværnstandard: En proces er påbegyndt inden for CEN og har udmøntet sig i den tekniske specifikation EN 1317-8. NMR anbefaler alle nordiske lande at arbejde for, at motorcyklister skal indgå i en europæisk standard for autoværn. Mens vi venter på denne standard, anbefaler NMR de nordiske vejmyndigheder at vælge autoværn med den mindste sikkerhedsrisiko for motorcyklister (se under midterautoværn ovenfor).

2. Underglidningsbeskyttelse (Motorcycle Protection System MPS): NMR erkender, at det er umuligt at forsyne alle autoværn med MPS. I Norge findes der dog retningslinjer for, hvor MPS bør anvendes. Disse retningslinjer er baseret på de basale kriterier for kollision beskrevet i Nulvisionen. NMR mener, at retningslinjerne kan anvendes i hele Norden. Etablering af MPS bør have højeste prioritet ved farlige kurver på veje, hvor der køres med høj hastighed.

3. Det transeuropæiske vejnet, TEN-vejene: 2008/96/EG-direktivet om vejsikkerhed er meget tydeligt og fastslår, at motorcyklister er en sårbar trafikantgruppe, som kræver særlige hensyn under planlægning og udformning af nye veje. Direktivet omfatter det transeuropæiske vejnet, TEN-vejene. Forudsigelighed er den vigtigste faktor, fordi disse veje, som krydser de nordiske lande, er højhastighedsveje og meget trafikerede. NMR beder derfor de nordiske landes vejmyndigheder om at tage motorcyklisternes sikkerhed i betragtning ved valg af autoværn på TEN-vejene, og at man, så vidt det er muligt, enes om en standard ved udformning af disse veje.

4. Samfundsøkonomisk rentabelt: NMR hævder, at det er rentabelt for samfundet at vælge autoværn med minimal skadesrisiko for motorcyklister, selvom etableringsudgiften kan være højere. Ved valg af autoværn bør der lægges vægt ikke bare på investering og vedligeholdelse, men også på skadesrisiko.

Trafikregulering

Motorcykler og knallerter klasse I og II er køretøjer, som desværre ofte glemmes. Ved OECD-konferencen i Lillehammer 2008 blev det fastslået, at det er et fundamentalt krav til motorcyklister og knallertkøreres sikkerhed, at de inkluderes i alle transport- og infrastrukturpolitikker. Motorcykler og knallerter er en del af løsningen på trængselsproblematikken i større byer, og de er vigtige pendlerskøretøjer en stor del af året.

NMR foreslår derfor:

1. MC i busbane: I Norge og nogle steder i Stockholm er det tilladt motorcykler og knallerter at køre i busbanerne. Årsagen er øget sikkerhed og fremkommelighed for førere af to-hjulede motorkøretøjer, og det bidrager samtidig til mindre trængsel. NMR mener, det bør være tilladt for motorcykler og knallerter at køre i busbaner i hele Norden, og opfordrer de nordiske vejmyndigheder til at tillade motorcykler og knallerter i busbaner.

2. ISA (Intelligent Speed Adaptation): En motorcyklist på et tohjulet køretøj er afhængig af gaskontrollen til at styre og balancere køretøjet. Derfor kræver NMR, at motorcykler undtages fra ekstern elektronisk fartbegrænsning.

3. Knallert klasse I på GCM-veje (Gang-, cykel-, knallertvej): Klasse I knallerter skal færdes på vejbanen, ikke på gang-, cykel- eller knallertsti. Dette er dog et problem på veje uden rabat, som



for eksempel på de såkaldte 2+1 veje. Knallerterne må højst køre 45 km/t og bliver dermed en bremsekreds, som alle ønsker at overhale, uanset om der er plads eller ej. NMR mener, at hvor der findes GCM-vej ved denne type veje, bør det være tilladt for klasse I knallerter at benytte den. Det kan løses med et tillægsskilt på GCM-vejen.

Ekstrem adfærd på motorcykel

Analysen af dødsulykker i Sverige og Norge viser, at en tredjedel af ulykkerne skyldes motorcyklistens egen ekstreme adfærd. En dansk undersøgelse af motorcykelulykker viste det samme. Med ekstrem opførsel menes: At køre uden gyldigt kørekort, at køre under påvirkning af alkohol og/eller stoffer, aggressiv kørestil og kørsel med ekstrem hastighed i forhold til trafik- og vej-situationen.

Den norske analyse viser, at 80% af gruppen med ekstrem opførsel også var ekstreme i andre henseender. De var kendt af politiet for mishandling, vold, narkotika og økonomisk kriminalitet. De dybdegående svenske studier viser, at mere end en fjerdedel af de omkomne aldrig havde haft mc-kørekort, og at to tredjedele ikke ejede motorcyklen, de kørte galt på. Over en femtedel af de omkomne i Norge og Sverige var påvirkede af alkohol og/eller stoffer.

Traditionelle trafiksikkerhedstiltag rettet mod motorcykelfolket har ingen virkning på personer, som hverken har mc-kørekort eller er mc-ejere. Kun politiet har redskaberne til at skride ind over for denne gruppe af ikke-motorcyklister.

Det skal dog understreges, at flere af de motorcyklister, som omkom på grund af ekstrem opførsel, tilhørte det etablerede motorcyklist-samfund.

NMR tager afstand fra ekstrem adfærd, som dræber og skader mennesker. Ekstrem adfærd giver hele mc-samfundet et ufortjent dårligt ry og er skyld i, at myndigheder og beslutningstagere foreslår forskellige restriktioner. NMR har forståelse for motorcyklisternes behov for at udleve glæden over at køre motorcykel. Det skal dog ske på områder, hvor man lovligt og uden risiko for at skade sig selv og andre kan opleve maksimal køreglæde.

NMR foreslår derfor:

- 1. Politi-tiltag:** Samfundet skal have fokus på trafikanter med "ekstrem opførsel" og bruge de fornødne midler som fx kørekort- og spritkørselskontroller. Politiet bør også træffe foranstaltninger rettet mod personer, som udviser ekstrem opførsel i andre sammenhænge. Der findes personer, som i visse perioder af deres liv hverken burde have kørekort eller eje et køretøj – for deres egen såvel som andres sikkerheds skyld. De skal selvfølgelig have deres rettigheder tilbage, når de igen lever under ordnede forhold.
- 2. Alternativ til landevejskørsel:** "Høj-risikovillige" motorcyklister bør motiveres til at udøve deres ekstreme livsglæde på bane i stedet for på landevej. Deltagelse i trackdays bør gøres mere tilgængelig og billigere.
- 3. Valg af tid og sted:** Gennem kampagner og information til motorcyklister vil NMR påvirke de risikovillige til at vælge rigtig tid og sted for deres afprøvning af motorcyklens grænser. Vil man teste topfarten på sin motorcykel, skal det ske på bane eller på motorvejsstrækninger med fri hastighed, som findes nogle steder i Tyskland. Hvis man vil køre ekstremt hurtigt i kurver, skal det ske på lukkede baner eller under udøvelse af motorsport. Vil man opleve glæden over at beherske svingteknik på offentlig vej, bør man vælge afsidesliggende, snoede veje, som er så krævende, at man aldrig kommer bare i nærheden af hastighedsgrænsen. Samtidig bør man vælge et tidspunkt, hvor man ikke overskrider regler om overblik og samspil med andre trafikanter.

Kørekort

At køre sikkert på motorcykel kræver færdigheder, viden, fokuseret attitude og bevidst kørestil. Ingen bør køre motorcykel uden først at have gennemgået struktureret, relevant og omkostningseffektiv køreundervisning. En alt for avanceret og dyr undervisning giver ikke

nødvendigvis det bedste resultat set fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt. Køreundervisningen påvirkes altid af den eksisterende køreprøve. Det er således uundgåeligt, at køreprøven afspejler sig i kvaliteten af undervisningen. NMR mener, dette fører til, at eleverne lærer færdigheder, som er nødvendige for at bestå køreprøven, snarere end færdigheder og viden som er nødvendig for at overleve i trafikken.

De nordiske landes køreundervisning har altid været af høj kvalitet sammenlignet med mange andre lande i EU. For de nordiske lande har EU's lovgivning imidlertid medført nye køreprøver, højere aldersgrænser, nye krav til prøvekøretøj og detaljerede regler for køreprøven. Dette bidrager ikke til en bedre køreuddannelse, det gør det bare sværere og dyrere at få kørekort. EU's krav afspejler sig nu i antallet af udstedte kørekort, som er faldende i hele Norden. Samtidig ser NMR, at antallet af dræbte motorcyklister uden A-kørekort stiger.

NMR foreslår derfor:

1. Nordisk undervisningsplan: Nordiske myndigheder bør samarbejde om at udvikle en fælles undervisningsplan for motorcyklister i de nordiske lande. Grundundervisningen bør føre til en effektiv og automatiseret køreteknik og gode kørestrategier.

2. EU's fjerde kørekortsdirektiv: For at bremse den negative udvikling med færre kørekortsindehavere opfordrer NMR de nordiske regeringer til at arbejde for en ny indretning af A-kørekort inden for rammerne af det fjerde kørekortsdirektiv. NMR tilskynder regeringerne til at arbejde aktivt inden for EU for at ændre den gældende unødvendigt komplicerede kørekortsstige. NMR mener for eksempel, at motorcyklister, som en gang har gennemgået undervisning og prøve automatisk skal have adgang til at køre en mc med større effekt uden først at skulle gennemgå undervisning og/eller prøve. Desuden bør kravet om tre forskellige prøvekøretøjer afskaffes og adgangsalderen til A-kort på 24 år ændres tilbage til 21 år. NMR mener, at kørekortsstigen for motorcykler skal starte ved 16 år i hele Norden. Det restriktive og komplicerede kørekortssystem for motorcyklister kan være en af grundene til de mange dødsulykker, hvor motorcyklisten ikke har kørekort.

Køretøj

Antallet af motorcykler og knallerter er steget eksplosivt i hele Norden siden begyndelsen af 1990'erne. Der er i dag ca. 850.000 motorcykler og 750.000 knallerter i de 5 lande (ekskl. Island). Motorcyklens tekniske egenskaber er betydeligt forbedret over de seneste årtier. Dette, sammenholdt med at motorcyklister omhyggeligt vedligeholder deres mc'er, har ført til, at yderst få ulykker skyldes tekniske fejl på køretøjet. Der er dog potentiale for forbedring.

At modificere eller ombygge sin motorcykel er en vigtig del af mc-kulturen i Norden. Det har skabt velfungerende systemer i Finland, Norge og Sverige. Uanset EU-regulativer er der brug for nationale systemer til at beskytte "ombygnings-kulturen" og samtidig kontrollere, at motorcyklerne er trafiksikre. I Norden er myndigheder og mc-organisationer kommet frem til et velfungerende regulativ, som alle værner om, også i kommende typegodkendelsesregulativer.

Periodisk syn af motorcykler findes i Sverige og Island, men ikke i resten af Norden. Island har også periodisk syn af knallerter. I Sverige er motorcykler den gruppe af køretøjer, som har færrest fejl, hvilket i 2004 førte til længere syns-interval for motorcykler. De længere intervaller har ikke ført til flere kasserede motorcykler. Ulykkesstatistikker fra Finland, Danmark og Norge viser tydeligt, at manglende periodisk syn ikke medfører flere mc-ulykker. En undersøgelse fra Transportøkonomisk Institut i Norge viser, at periodisk syn på biler medfører en bedre teknisk stand, men ikke færre ulykker. Øget sikkerhed er derfor ikke noget argument for gennem EU-regulativer at tvinge de nordiske lande til at indføre periodisk syn for motorcykler.

At indføre periodisk syn for knallerter anser NMR for en umulig administrativ opgave. Det vil dels kræve registrering af hundredetusinder af knallerter, dels tvinge knallert-ejerne til at køre lange strækninger, som knallerten ikke er beregnet til, for at få foretaget syn.

NMR foreslår derfor at:

1. Sikkerhedsudstyr på motorcykel: NMR hilser al teknisk udvikling, som leder til sikrere køretøjer, velkommen, så længe det ikke fører til højere indkøbspriser og vedligeholdelsesomkostninger. I

nærmeste fremtid er det sandsynligvis blokeringsfri bremses (ABS/CBS), antispind, bedre lygter, bedre ergonomi og bedre information fra instrumenter, som vil bidrage til øget sikkerhed for motorcyklister.

2. Firhulede motorcykler: NMR mener, at firhulede – de såkaldte quads – skal behandles som en separat kategori af køretøjer og ikke som motorcykler. Fra 2013 vil det ikke være tilladt at køre firhulet med A-kørekort. Ud over evt. hjelmtvang og køretøj-kategoriseringen er der kun få ligheder med en tohjulet motorcykel.

3. Beskyttelse af ombygnings-kulturen: NMR opfordrer de nordiske landes regeringer og myndigheder til i tæt samarbejde med mc-organisationerne at værne om ombygnings-kulturen. NMR beder også landene om at overvåge vore interesser i EU og beskytte de nationale regulativer, som muliggør den nordiske tradition for at modificere og ombygge motorcykler.

4. Periodiske syn: Statistikker og studier viser, at periodiske syn af motorcykler og knallerter ikke højner trafikikkerheden. NMR henstiller derfor til de nordiske regeringer at forkaste EU forslaget om periodisk syn af motorcykler. NMR mener, at hver enkelt EU-land fortsat selv skal bestemme, om der skal indføres periodiske syn og med hvilket interval.

Synlighed og opmærksomhed

Mange motorcyklister dør i kollisioner med biler, hvor bilisten ikke har været tilstrækkelig opmærksom eller ikke har overholdt sin vigepligt. Endnu flere kommer til skade i denne type ulykker. Erfarne motorcyklister løser ofte disse situationer ved at være forberedte på bilisternes fejl og tager på den måde ansvar ikke bare for deres egen opførsel, men også for andre trafikanters fejl.

Studier fra både TØI/Norge og det hollandske forskningsinstitut SWOV viser, at den mest effektive metode til at øge opmærksomheden er regelmæssige påmindelser til bilisterne om, at de tohjulede findes. For eksempel gennem kampagner.



NMR er ikke modstander af personligt beskyttelsesudstyr med reflekterende detaljer. Vi ved dog, at denne type tøj kan give motorcyklisten en falsk tryghed. SWOV's rapport viser også, at det er kontrasten mod baggrunden, som er vigtig for synligheden. I visse situationer vil man således være mere synlig i sort tøj.

Det fysiske vejmiljø i kryds og rundkørsler udformes sommetider med forhindringer, som forringer udsynet og således også opmærksomheden på andre trafikanter, især motorcykler og knallerter. Det være sig i form af beplantning, skilte, stolper og kunstneriske installationer i rundkørsler.

Moderne biler forsynes med stadig bredere A-stolper, som nok højner sikkerheden for dem, som sidder i bilen, men samtidig mindsker udsynet og skaber farlige situationer.

NMR foreslår derfor:

1. Kørestrategier: Både mc-organisationer og køreskoler bør fortsat kommunikere ud til motorcyklisterne, hvordan man bedst placerer sig på vejen for at blive set, og hvordan man altid bør være forberedt på at kunne tage ansvar for andre trafikanters fejl.

2. Kampagner: Mc-organisationer skal i samarbejde med andre motororganisationer og myndigheder organisere kampagner, som til stadighed påminder bilisterne om motorcyklisternes og knallertkørernes tilstedeværelse på vejene.

3. Fokus på motorcyklister i B-kørekort-undervisningen: NMR kræver, at opmærksomhed på motorcyklister og knallertkørere kommer med i læseplanen for B-kørekort-undervisningen og -prøven.

4. Forskning: På baggrund af rapporten fra SWOV kræver NMR, at der bliver forsket i andre lyskonfigurationer til motorcykler og knallerter, som kan øge synligheden.

5. Udsyn i kryds: Der er potentiale for forbedring af både design og vedligehold af vejkryds for at øge udsyn og synlighed. NMR mener, at dette skal løses inden for regulativerne om vejudformning.

Motorcyklister er en sårbar trafikantgruppe med særlige behov. En gennemtænkt og mc-venlig infrastruktur kan redde liv og mindske antallet af kvæstede. Små ændringer i vejmiljøet kan have afgørende betydning for den enkelte motorcyclist. NMR efterlyser et fælles syn på motorcykel-sikkerhed hos de nordiske myndigheder og beslutningstagere i samarbejde med de nordiske mc-organisationer.

Alle organisationer under NMR står naturligvis til rådighed i alle spørgsmål, som vedrører motorcyclisternes sikkerhed!

Kilder:

Udgiver/forfatter, land	Titel og udgivelsesår
Havarikommissionen (DK) Statens Vegvesen (N)	Motorcykelulykker, Rapport nr. 6 (2009) Temaanalyse, Dødsulykker på motorsykel 2005-2009, VD rapport 45 (2011)
Trafikverket (S) Statens Vegvesen (N)	Djupstudier av dødsolyckor på motorcykel 2005-2011 (2012) MC-sikkerhet – handbok 245 Utforming og drift af veg- og trafiksystemer (2007)
Trafikverket (S) SMC och NTF (S)	Säkrere vägar och gator för motorcyklister (2011) Undersökning om motorcyclisters beteende och inställning till trafiksäkerhet (2010)
NMCU och Trygg Trafikk (N) VTI, Jan Wenäll (S)	Motorsyklisters forhold til trafiksikkerhet (2011) Motorcyklister som kolliderar med vägräcken, VTI Notat 20-2011 (2011)
KTH, Hawzheen Karim (S)	Road Design for future maintenance – Life-cycle costs analyses for road side barriers (2011)
DEKRA/Monash University (D/AUS)	Motorcycle impacts to roadside barriers – real-world accident studies, crash tests and simulations carried out in Germany and Australia (2005)
SWOV (NL)	The roles of motorcyclists and car drivers in conspicuity- related motorcycle crashes (2011)
TÖI, Alf Glad (N) Utrykningspolitiet (N)	Motorsyklers/mopeders synlighet (1999) Hvem fortjener politiets oppmerksomhet? En studie av dødsulykkene i trafikken i 2004 og 2005 (2009)

