

Ett program för de europeiska motorcyklisternas trafiksäkerhet



Februari 2004



Bakgrund

EU-kommissionen presenterade 2003 "Road Safety Action Programme" där målet är att antalet trafikdödade på Europas vägar ska minska med 50 % före 2010. Bara inom EU skadas 1,7 miljoner människor och 40 000 dödas årligen, 4 000 av dem är motorcyklister.

Motorcyklisterna är experterna på motorcykelfrågor. Vi vet de egentliga orsakerna till varför nästan 4 000 motorcyklister dör årligen i Europa. Därför beslutade FEMA, Federation of European Motorcyclist's Association i maj 2003 att ta fram ett dokument för hur motorcyklisternas säkerhet kan förbättras. Dokumentet heter "European Agenda for Motorcycle Safety". Det är en enkel faktasammanställning utifrån motorcyklisternas egna analyser och uppfattningar om hur trafiksäkerheten för motorcyklister kan förbättras inom olika områden som infrastruktur, samspel med andra trafikanter, utrustning, design och utbildning.

Agendan ger förslag som politiker, tjänstemän och beslutsfattare i Sverige och inom EU kan använda som faktaunderlag då olika motorcykelfrågor finns på dagordningen.

Eftersom det är ett mycket viktigt dokument har det översatts till svenska av SMC. Den svenska versionen håller du i din hand och heter "Ett program för de europeiska motorcyklisternas trafiksäkerhet". En begränsad upplaga har tryckts av SMC . Du kan också hämta dokumentet på vår hemsida: www.motorcyklisterna.org

Den engelska versionen finns på FEMA's hemsida: www.fema.ridersrights.org

Då du läser dokumentet, tänk på att det riktar sig till motorcyklister i hela Europa, inte bara i Sverige.

En kommentar från SMC under synbarhet sidan 17

SMC drev långt innan halvljuslagen infördes i Sverige en kampanj om att alla motorcyklister ska använda halvljus dagtid. Fortfarande hävdar SMC att halvljuset ökar synbarheten och vi har i olika sammanhang drivit frågan om att få använda trepunktsbelysning och annan belysning för att öka synbarheten.

Introduktion

Syftet med dokumentet

Motorcykelkollektivet har en bred och erfarenhetsbaserad kunskap om varför olyckor sker. Motorcyklisterna och deras organisationer är på många sätt de "verkliga experterna" på trafiksäkerhet ur ett motorcykelperspektiv.

Syftet med detta dokument är att ge lagstiftare och beslutsfattare en kort sammanfattning av motorcyklisternas analys av varför mc-olyckor sker samt lämna rekommendationer för hur motorcyklisternas trafiksäkerhet kan förbättras inom särskilt viktiga områden; säkerhetsmedvetande, forskning, infrastruktur, grundutbildning, samspel med andra trafikanter samt motorcykeldesign.

Detta dokument kan utgöra en grund för fortsatt utveckling och arbete på områdena.

Vad är FEMA?

FEMA betyder Federation of European Motorcyclists' Associations. FEMA är en federation som representerar förare av motorcyklar och mopeder i Europa.

FEMA representerar 22 nationella motorcykelorganisationer inom den Europeiska Unionens olika institutioner samt vid Transportavdelningen av Förenta Staternas ekonomiska kommission för Europa. (UN-ECE). FEMA är en aktiv partner vid trafiksäkerhetsdiskussioner i dessa forum.

FEMAs kontor ligger i Bryssel, i hjärtat av den Europeiska Unionen. Kontoret har tre heltidsanställda som arbetar med att tillvarata motorcyklisternas intressen.

Inom ramen för FEMA, definieras och systematiseras motorcyklisternas kunskaper, baserade på egna erfarenheter på området. Till skillnad från andra organisationer och institutioner med en framträdande roll i debatten om trafiksäkerhet för motorcyklister, har FEMA inget kommersiellt intresse.

En kort introduktion om motorcyklismen

Antalet motorcyklar på de europeiska vägarna har mer än fördubblats under de två senaste decennierna.

Motorcyklism är inte längre ett "ungdomsfenomen". Genomsnittsåldern för en europeisk motorcyklist är idag avsevärt högre än vad den var för 20 år sedan.

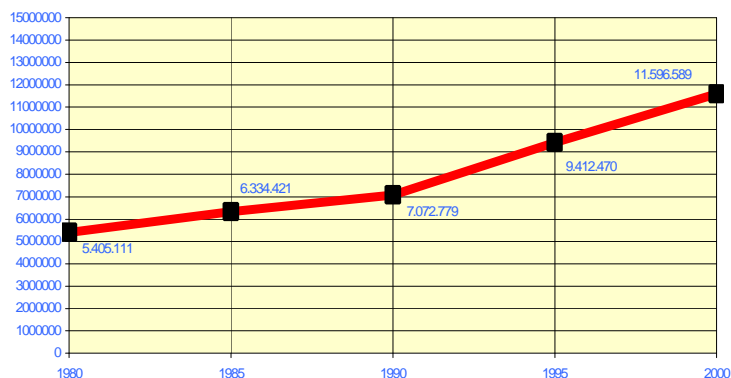
Människor från alla samhällsklasser och yrken har börjat köra motorcykel. Dessutom åker fler kvinnor motorcykel än någonsin tidigare.

Motorcykeln har två stora fördelar:

1. Den är ett billigt, miljövänligt och effektivt sätt att transportera sig
2. Den ger miljoner europamedborgare en meningsfull hobby och förbättrade levnadsvillkor

Motorcyklismen har en stor nackdel; en hög skaderisk. Trots detta har motorcykelkollektivets inblandning i trafikolyckor minskat radikalt de sista 20 åren, utan nämnvärda insatser från myndigheterna.

Med nästan tolv miljoner motorcyklister är de ekonomiska aspekterna av europeisk motorcyklism avsevärda: tillverkningsindustri, arbetstillfällen, turism och skatteintäkter.



Myten beskriver den typiske motorcyklisten som en extrem individualist. Verkligheten är dock en annan; de flesta föredrar sällskap av likasinnade genom att åka tillsammans, att mötas på samlingsplatser och att delta i något av de oräkneliga motorcykelarrangemang som varje år genomförs i Europa.

Många motorcyklister är medlemmar i mc-klubbar som ofta utgör själva kärnan i de nationella motorcykelorganisationerna. Motorcyklisterna är förmodligen den bäst organiserade trafikantgruppen som förenas i ett socialt och politiskt globalt motorcykelnätverk.

Inom motorcykelkollektivet finns en stark känsla av gruppidentifikation och solidaritet. Om en motorcyklist får ett maskinproblem på vägen, stannar alltid andra motorcyklister och erbjuder assistans. Om motorcykelkollektivet utsätts för politiska påtryckningar enas motorcyklisterna och slåss för sina rättigheter med gemensamma krafter.



En kort introduktion om motorcyklar

Motorcykelanvändandet kan delas in i tre huvudkategorier: Pendling, fritidsåkande och en kombination av dessa två. De olika typerna av motorcyklar som väljs av olika grupper av motorcyklar för olika ändamål är:

Standard

Den traditionella motorcykeln är i huvudsak designad för praktiska transporter. Denna kategori återfinns i mitten av spektrat av motorcykelmodeller på områden som ergonomi och prestanda, inklusive effekt, uppträdande och bromsar.



Custom

Tidigare dominerades kategorin av Harley Davidson men nu finns custom-modeller hos alla stora tillverkare. Profilen är en lång motorcykel med låg sadelhöjd. Tonvikten ligger på utstrålning, utseende och ljud, inte på prestanda.



Off-road

Men en lång fjädringsväg är dessa motorcyklar konstruerade för att användas på både asfalt- och grusvägar. Kategorin blir alltmer populär och kallas ofta äventyrshojar eftersom de erbjuder komfort, packmöjligheter och håller måttet för långa turer.



Touring

Här hittar man stora, ofta väldigt dyra motorcyklar med goda packmöjligheter och skydd för väder och vind. De är designade för att ge förare och passagerare maximal bekvämlighet. Touringhojar är tunga med måttlig motoreffekt. Tonvikten ligger på komfort under långa motorcykelresor.



Sporttouring

Dessa motorcyklar kombinerar touringhojarnas komfort och i viss mån packmöjligheter och den mer aktiva sporthojens egenskaper. De har vanligtvis hög motoreffekt och mycket effektiva bromssystem. Det ideala förhållandet för en sporttouringhoj är korta eller långa resor på utmanande vägar.



Supersport

Supersportmotorerna är utformade och konstruerade som kopior av roadracingmotorer. De är strömlinjeformade och föraren sitter framåtlutad. Kännetecknen är ett lätthanterligt fordon, acceleration, höga toppfarter, högeffektiva bromssystem och de är utmärkta för kurvkörning. De är oftast mycket lättare och mer tekniskt avancerade än andra typer av motorcyklar. De passar perfekt på kurviga vägar.



Scooters

Dessa tvåhjuliga motorfordon har oftast låg motoreffekt. De är oftast mopeder eller lätta motorcyklar. Hjulen är mycket små och en scooter passar bäst att köras på asfaltvägar inom tätorter. Deras utseende skiljer sig avsevärt från motorcyklar på grund av design av ram och chassi. Även om de ännu inte är särskilt vanliga, kommer en ny generation av super scooters med en motoreffekt på upp till 650 kubik. Dessa har den traditionella scooters fördelar och dessutom kapacitet att användas under längre färder.



Säkerhetsmedvetandet inom motorcykelkollektivet

De flesta motorcyklisterna är säkerhetsmedvetna

Det sägs ofta att det är fem, tio eller tjugo gånger farligare att köra motorcykel jämfört med att köra bil. Ur en aspekt är detta sant: motorcyklisten utsätts för en betydligt större risk att dödas eller att skadas då en olycka sker. En mindre krock mellan två bilar orsakar oftast endast materiella skador medan en liknande krock mellan bil och en motorcykel oftare resulterar i en skadad motorcyklist. Motorcyklisterna är en oskyddad trafikantgrupp och kan därför ha en högre skaderisk.

Ur en annan aspekt visar dock försäkringsstatistik att motorcyklisterna inte är inblandade i fler trafikincidenter än bilar. Med andra ord har motorcyklisterna inte en högre olycksrisk än andra trafikantgrupper. Därför ska det inte alltid konstateras att motorcyklisterna är en trafikantgrupp som inte tar ansvar.

Tvärtom är de flesta motorcyklisterna medvetna om det faktum att de är oskyddade och att det krävs särskilda kunskaper att köra motorcykel, liksom ett mer fokuserat och medvetet körsätt. Nivån på säkerhetsmedvetandet varierar dock mellan olika länder utifrån den generella synen på trafiksäkerheten i landet.

Det faktum att europeiska motorcyklisterna köper säkerhetsutrustning till ett värde av miljontals kronor visar att motorcyklisterna är säkerhetsmedvetna. Dessutom organiserar många motorcykelorganisationer frivillig fortbildning och förstahjälpen-kurser som tusentals motorcyklisterna deltar i på egen bekostnad. Det är ytterligare ett faktum som visar att motorcyklisterna vill förbättra sin egen säkerhet.

Motorcyklisterna som är medlemmar i någon form av organisation är mer säkerhetsmedvetna än andra.

I många europeiska länder har motorcyklisterna, utan nämnvärda insatser från myndigheterna, minskat olycksrisken radikalt de senaste 20 åren.

Oavsett alla trafiksäkerhetsinitiativ, av myndigheter eller av motorcyklisterna själva, kan motorcykelkörning aldrig göras helt riskfri – ett faktum som konfirmerades redan 1972 av USAs högsta domstol: "Säkerhet är inte synonymt med riskfritt".

De extrema högrisktagarna

Motorcyklismen attraherar ibland högrisktagare med ett extremt körsätt. Denna minoritet provocerar ofta andra trafikanter och ger motorcykelkollektivet ett dåligt rykte.

Det är tveksamt om något trafiksäkerhetsinitiativ kan ändra dessa personers attityd och uppträdande. De extrema högrisktagarna ska istället motiveras att testa sitt extrema körsätt på särskilda banor istället för på allmänna vägar, där de ofta bryter mot trafiklagarna.

I några länder visar försäkringsstatistik att motorcyklar med en "tuff image", sporthojar, som attraherar högrisktagare, står för hela 70 % av försäkringsskadorna trots att de bara utgör 10 % av det totala antalet motorcyklar i landet. Det visar att de har en hög skaderisk. Sporthojarna har också en "inbyggd förväntan" om tuff och aggressiv körning.

Dessa motorcyklar behöver inte nödvändigtvis ha den högsta motoreffekten eller det högsta vikt-effektförhållandet. Därför kommer inte en restriktivare lagstiftning som baseras på motoreffekt, kraftöverföring och vikt-effektförhållanden att lösa problemet.

Motorcykeltillverkarnas marknadsföring är oftast fokuserad på att bekräfta drömmar och förväntningar hos högrisktagarna. En annan marknadsföring skulle kunna hjälpa motorcykelkollektivet.



Säkerhetsdialogen

Säkerhetsdialogen inom motorcykelkollektivet är ett viktigt men ofta bortglömt instrument för att vidarebefordra viktig information om säkerhet samt att skapa en positiv attityd inför trafiksäkerhet. Erfarna förare som delar med sig av sina kunskaper om körteknik, körstrategi och maskinunderhåll med nya motorcyklister kan förebygga olyckor, orsakade av okunnighet.

Erfarna motorcyklister tar nybörjarna tillbaka till verkligheten när ett uppblåst självförtroende gör deras körstil farlig. När motorcyklister träffas på klubbstugor, motorcykelfik eller kör tillsammans i grupp tas frågor om säkerhet ofta upp och debatteras. Därför bör säkerhetsdialogen inom motorcykelkollektivet uppmuntras och utvecklas.

Även om säkerhetsdialogen oftast är nyttig och positiv, saknar den idag struktur och berättas mer i anekdotform. Säkerhetsdialogen skulle tjäna på ett europeiskt utbildningsprogram (foldrar, CD Rom, hemsidor) som ger precis och effektiv information i nyckelfrågor.

Information som kommer genom artiklar i motorcykeltidningar är en annan viktig del av säkerhetsdialogen.

Forskning kring olyckor samt olycksstatistik

Olycksrapportering

Officiella olycksrapporter från motorcykelolyckor – och medias bevakning av dem – berättar inte alltid sanningen.

Två vanliga exempel:

- * När en bilist inte lämnar företräde och kör på en motorcyklist, hörs ofta att motorcyklisten körde för fort eller att motorcyklisten var omöjlig att se eftersom han bar svarta skinnkläder
- * När en motorcyklist tappar kontrollen i en kurva är en vanlig förklaring att han/hon körde för fort. Den rätta orsaken är ofta att dieselspill, lösgrus eller extremt hala vägbanor på grund av att det lagningsmaterialet som använts, gör att motorcykelns hjul tappar fästet.

För att förbättra tillvaratagandet av de data som samlas in av trafikpolisen, rekommenderar FEMA att ett gemensamt europeiskt rapportsystem från trafikolyckor utvecklas och införs. Dessutom behövs en bättre utbildning av trafikpoliserna för att öka förståelsen om förloppet vid motorcykelolyckor.

Användbar forskning

Effektfulla initiativ som förebygger motorcykelolyckor kräver exakt kunskap om varför olyckor sker. Därför krävs forskning, baserad på giltiga antaganden, utförd av forskningsinstitut med motorcykel-expertis.

Det är viktigt att olika forskningsprojekt använder sig av en gemensam metod.

För att etablera en korrekt förståelse av de viktigaste orsakerna till varför motorcykelolyckor sker, rekommenderar FEMA vidareutveckling av resultaten i MAIDS (Motorcycle Accident In Depth Study), ett projekt som sponsrats av EU-kommissionen.



Jämförande statistik

För att kunna se effekterna av olika trafiksäkerhetsinitiativ måste trafiksäkerhetsmålen visa olycksfrekvenser, inte olyckstal. Den kan till exempel grundas på dödade/skadade per 10 000 registrerade fordon vilket är lättåtkomliga uppgifter eller dödade/skadade utifrån årlig körsträcka vilket kräver en omfattande insamling av data. Denna metod tar antalet registrerade motorcyklar i beaktande vilket betyder att när intresset för att köra motorcykel ökar, ökar risken för olyckor proportionellt. Det behöver inte betyda att motorcykelkörning är en ökande riskfaktor.

Officiell nationell olycksstatistik ska finnas tillgänglig senast våren efter det året statistiken avser.

Ingen hänsyn tas till motorcyklisternas säkerhet

Vägdesign, underhåll och konstruktion är generellt riktad mot behoven hos fordon med fyra hjul eller fler medan motorcyklisternas behov oftast inte tas i beaktande. En möjlig förklaring kan vara bristande erfarenhet eller medvetenhet hos ingenjörer och vägunderhållare.

Dålig vägdesign och dåligt underhåll bidrar till motorcykelolyckor, i synnerhet singelolyckor. FEMA har identifierat ett antal vanliga faktorer som knappast är en risk för bilar och tunga fordon men som kan medföra en allvarlig fara för ett tvåhjuligt motorfordon.

Tyvärr har europeiska vägmyndigheter inte gjort mycket för att förbättra infrastrukturen utifrån motorcyklisternas säkerhet. Vi tror inte att det beror på fördomar eller motstånd mot motorcyklismen. Förklaringen är troligen att vägmyndigheterna saknar kompetens och erfarenhet av motorcykelperspektivet inom sitt ansvarsområde.

Därför bör vägstandarder ses över och utvecklas för att även svara mot motorcyklisternas behov av säkerhet genom att uppmuntra motorcykelvänlig design, konstruktion och underhåll. Som en följd av detta måste vägbyggare och underhållspersonal utbildas kring de förhållanden som utgör en fara för motorcyklisterna. Framförallt krävs en regelbunden kvalitetssäkring, där motorcyklisternas behov tillvaratas.

FEMA tror att några av de förbättringar som behövs kommer att ta tid att genomföra eftersom de kräver både forskning och investeringar. Andra förbättringar kan dock enkelt genomföras, genom att ändra fokus och medvetandenivå hos vägmyndigheterna.

Vägkonstruktion

Grundläggande krav för vägplanering och kvalitetssäkring krävs i denna fas.

Metallkomponenter i vägbanan som avloppslock och spårvagnsräls ger nästan ingen friktion, särskilt när de är våta. Metallkomponenter ska placeras utanför vägbanan eller utanför det körfält som används av tvåhjuliga motorfordon.

Vägräcken placeras ofta där de inte behövs. De flesta räckestyper, i form av monteringsfärdiga staket, är designade för att hålla tillbaka bilar och minska skador hos dem som färdas i en bil men är dödliga för en motorcyklist som kolliderar med dem. Problemet beskrivs noggrant i FEMA Crash Barrier Report (2000). Orsaken till en kollision mellan motorcyklist och vägräcke är vanligtvis att motorcyklisten av någon orsak faller av sin motorcykel, varpå kroppen glider efter vägbanan tills den kolliderar mot en stolpe mellan stålräcken eller vajrar. FEMA har därför identifierat stolparna som den enskilt mest farliga delen av de olika vägräckestyperna. I Norge, Nederländerna, Tyskland och Frankrike har man utvecklat och testat motorcykelvänliga räckestyper och dämpande skydd som kan placeras på befintliga räcken vilket löser problemet med de farliga stolparna och bultarna. Cementräcken är också en mindre fara för motorcyklisterna som fallit av fordonet. FEMA rekommenderar vägmyndigheter i andra medlemsstater att överväga och acceptera den motorcykelvänliga design som anges ovan. FEMA rekommenderar också en översyn av den befintliga vägräckesstandard (EN 1317) så att den dels inkluderar motorcyklar i testerna, dels kollisiondämpning.



Några typer av asfalt erbjuder nästan ingen friktion när den blir våt. Dessa asfaltstyper bör förbjudas. Befintliga typer av asfalt med låg friktion bör förbättras eller bytas ut.

Eftersom en motorcykel bara har två hjul är vattenplaning extremt farligt för en motorcyklist. En vattenplaning resulterar ofta i att motorcykeln tappar greppet och kraschar. Därför är en konstruktion med **bra avrinning** viktigt.

Alla objekt med skarpa kanter i den omedelbara närheten av vägbanan kan medföra en fara för motorcyklister. Därför krävs en förbättrad design av olika föremål som placeras vid vädkanten och då särskilt i kurvor.



Placeringen och konstruktionen av vägmärken, belysning och liknande måste inkludera behovet av säkerhet för motorcyklister.

Friktionen i motorcykeldäck försämras betydligt av **självhäftande vägmärkningstejp av plast** och **hal vägmärkningsfärg**. Forskning och utveckling behövs för att få fram bättre färg för vägmärkingar som ger bra friktion.

Vägunderhåll

Det reparationsmaterial och de metoder som används motsvarar ofta inte de ursprungliga kvalitetskraven.

Potthål är en fara som kan orsaka en motorcykelolycka. Potthål ska upptäckas och åtgärdas genom regelbundna väginnspektioner. Om de av något godtagbart skäl inte kan åtgärdas omedelbart bör motorcyklister varnas för faran genom varningsskyltar.



Bitumen är ett slags bindemedel som används för att laga sprickor i asfalt. Medlet är extremt halt, särskilt när vägbanan är våt och bitumen är välkänt för att orsaka många motorcykelolyckor. Det finns alternativa reparationsmetoder och de bör antas och användas. Ytterligare forskning och en översyn av den gällande standarden (EN 1423) behövs. En möjlig ersättning för bitumen är den kemiska österrikiska produkten Stohflex som bibehåller hög friktion och därför rekommenderas.

Längsgående spår med höga kanter som orsakats av tung trafik, vid vägbyggen eller vägunderhåll kan utgöra en allvarlig fara för motorcyklister. Faran uppstår ofta i samband med att ny beläggning utförs. Längsgående spår som har ett djup som överstiger 2 cm ska alltid åtgärdas. Om det inte är möjligt med omedelbara åtgärder bör motorcyklister varnas genom varningsskyltar och spåren bör markeras med koner.



Olje- och dieselspill kan medföra att friktionen försvinner och resultera i att motorcyklister kör omkull. Olje- och dieselspill bör upptäckas och tas bort genom regelbundna väginnspektioner. Om detta inte är möjligt bör motorcyklister varnas för faran genom varningsskyltar. Dessutom bör konstruktionerna av dieseltankar göras om så att de blir omöjliga att överfylla samt att föraren varnas om tanklocket inte är fastsatt på rätt sätt. Ett larmsystem för att rapportera olje- och dieselspill till ansvariga väghållare bör införas.



Lösgrus och sand utgör en mycket större fara för en motorcykel jämfört med ett fordon med fyra eller fler hjul. Lösgrus och sand bör upptäckas och tas bort genom regelbundna inspektioner av vägarna. Är det inte möjligt att sopa genast bör motorcyklister varnas genom skyltar. Att sopa vägarna rena från grus och sand bör vara en del av normalt vägunderhåll, särskilt i de länder i Europa där man använder salt och sand för att få en bättre friktion på sina vintervägar. Ett liknande larmsystem som föreslogs för olje- och dieselspill bör införas för att rapportera lösgrus och sand.



Särskilda varningsskyltar för motorcyklister

Olika förhållanden på vägarna som medför en fara för motorcyklister är sällan skyltade, eftersom de inte utgör en fara för majoriteten av trafikanterna, alltså de som har fyra hjul eller fler. Särskild skyltning, i kombination med befintliga skyltar, som särskilt varnar motorcyklister för faror har testats i några europeiska länder, bland annat Tyskland och Norge.



FEMA är övertygade om att en motorcyklist som ser en sådan skylt omedelbart sänker farten, blir mer fokuserad på sin körning och är beredd att bromsa. Varningsskyltar för motorcyklister skulle vara ett mycket kostnadseffektivt trafiksäkerhetsinitiativ.

Men, särskild skyltning som varnar motorcyklister kan aldrig användas som en ursäkt för att inte undanröja olika faror i vägmiljön.

Black Spots- olycksdrabbade platser

Vissa vägvägnings- och platser är, av någon känd eller okänd anledning, särskilt drabbade då det gäller motorcykelolyckor. FEMA rekommenderar att man identifierar och varnar för dessa så kallade "Black spots".

FEMA rekommenderar också att man undersöker omständigheterna som skapar olycksdrabbade platser samt att när dessa identifierats ska åtgärder vidtas för att förbättra dem. Att varna för "black spots" kan aldrig användas som en ursäkt för att inte undanröja faror i vägmiljön.

Handbok för motorcyklar och trafiksäkerhet

Som tidigare nämnts riktar sig vägdesign, vägunderhåll och vägkonstruktion generellt mot behoven hos fordon som har fyra hjul eller fler. Motorcyklisternas behov kommer ofta i andra hand om det överhuvudtaget tas någon hänsyn till dem alls.

I många europeiska länder har ansvaret för att bygga och underhålla vägar lagts ut på privata företag med begränsad erfarenhet av säkerhet för motorcyklister. Därför är det sannolikt att man inte tar hänsyn till eller negligerar motorcyklisternas säkerhet.

Vägmyndigheterna i Norge och Frankrike har dock, i nära samarbete med de nationella motorcykelorganisationerna, producerat en handbok för motorcyklar och trafiksäkerhet. De innehåller detaljerade riktlinjer för all personal som arbetar med konstruktion och underhåll av vägar. FEMA välkomnar liknande initiativ i samtliga medlemsstater.



Anmälningssblankett för faror i vägmiljön

Motorcyklisterna är de första att upptäcka förhållanden som utgör faror i vägmiljön. I flera europeiska länder har motorcykelorganisationerna därför tagit fram anmälningssblanketter för detta ändamål samt metoder för hur de ska användas.

Att utveckla och sprida en gemensam europeisk anmälningssblankett för faror i vägmiljön som ett instrument för att informera ansvariga myndigheter kan vara en effektiv åtgärd, särskilt om inte regelbundna inspektioner av vägarna utförs.

FEMA kan ta på sig ansvaret för att utforma en sådan anmälningssblankett, under förutsättning att den accepteras av de ansvariga myndigheterna i respektive land. Anmälningssblanketten kan finnas på hemsidorna hos samtliga nationella motorcykelorganisationer i såväl en digital version som en version som kan skrivas ut.

Intelligenta transportsystem, ITS

Utvecklingen av intelligenta transportsystem, ITS, i olika former kan vara ett sätt att märkbart förbättra trafiksäkerheten. FEMA deltar därför i olika sammanhang där ITS behandlas; EU e-safety forum och inom arbetsgrupperna i UN-ECE tillsammans med motorcykelorganisationer från övriga världsdelar (AMA, MRF, FIM), motorcykelindustrin (ACEM, IMMA) samt fordonshistorikerna (IHVO).

För närvarande fokuserar sig ITS på fyrhjuliga fordon. Några ITS-installationer kräver särskild utveckling innan de kan användas på en motorcykel. Användandet av ITS-installationer som kan ha inverkan på motorcykelns framförande ska alltid vara valfritt, till exempel motstånd i bromsen eller minskning av bensintillförseln. De ska endast övervägas sedan det är helt klarlagt att dessa system inte försämrar motorcykelns stabilitet i olika sammanhang under olika förhållanden. På grund av tvåhjulningens särskilda dynamik, kommer vissa ITS-installationer aldrig att kunna anpassas till motorcyklar. Det kan också visa sig att det inte är kostnadseffektivt, även om det skulle vara genomförbart.

FEMA kräver att följande princip alltid ska gälla: "När ett fordon eller en viss fordonskategori inte är kompatibla med en ITS-installation, ska det inte resultera i att fordonet utestängs från vägsystem som använder ITS". Olika trafiksystem med ITS ska därför utvecklas så att de inkluderar motorcyklar.

Där ITS används som betalssystem och där teknologin gör det möjligt att inkludera motorcyklar bör ett politiskt beslut fattas att motorcyklar undantas från vägtullar eftersom tvåhjuliga motorfordon är en del av lösningen till att minska trafikstockningarna som finns i hela Europa.

En annan princip som FEMA anser vara värd att uppmärksamma är att "ingen ITS-installation ska utvecklas om den medför en större risk för en särskild grupp av fordon eller brukare".

Körkortsutbildning för motorcykel och körkortsprov

Grundutbildningen är det viktigaste

Att köra en motorcykel med en acceptabel nivå av säkerhet kräver färdigheter, kunskap, en fokuserad attityd och ett medvetet uppträdande. Därför bör ingen börja köra motorcykel utan att ha genomgått en strukturerad, relevant och kostnadseffektiv grundutbildning.

Kursplanerna för grundutbildningen varierar enormt från medlemsland till medlemsland – från i stort sett obefintlighet till omfattande, obligatoriska och mycket dyra. Det behöver inte vara så att en mycket avancerad och dyr utbildning ger det bästa resultatet sett ur trafiksäkerhetssynpunkt. Tvärtom kan en allt för omfattande och dyr grundutbildning medföra att motorcykel-eleverna förmodligen försöker undvika de avsnitt som inte är obligatoriska.

De flesta grundutbildningarna influeras av det befintliga körkortsprovet i landet. Därför är det ofrånkomligt att kvalitén på själva körkortsprovet speglas i utbildningens kvalitet. Några grundutbildningsprogram kritiserar för att man lär ut de färdigheter som krävs för att klara körkortsprovet, istället för att man lär ut de nödvändiga färdigheter och kunskaper som behövs för att överleva ute på vägarna.

Det är viktigt att finna de grundläggande faktorerna i grundutbildningen som är mest effektiva för att få en ny körkortsinnehavare kapabel att köra sin motorcykel på ett trafiksäkert sätt i normala trafiksituationer på allmänna vägar. Motorcykelkollektivet kan bidra med mycket viktiga kunskaper och erfarenheter för att utveckla och implementera utbildningsprogram. Tyvärr konsulteras inte motorcyklisterna i tillräcklig utsträckning av ansvariga myndigheter.



Grundläggande faktorer

FEMA har identifierat tre grundläggande faktorer för en effektiv grundutbildning för motorcykel:

1. Att lära sig samt förstå intentionerna av de lagar och regler som krävs för att uppnå trafiksäkerhet
2. Att lära sig de basala strategier som krävs för att köra i trafik; attityd och uppträdande, samspel med andra trafikanter, val av hastighet, placering på vägen, synfält, att aktivt se risker och faror, att träna uppfattningsförmåga samt förväntade skeenden. Detta är något som idag saknas i många länder.
3. Att lära sig exakt och effektiv hantering av motorcykeln, baserat på fysikens lagar, som gör det möjligt för föraren att vara i kontroll av fordonet när den accelererar, svänger och bromsar; de tre enda manövrar man kan göra med en motorcykel.

Engagemang krävs

Ett hinder för en kostnadseffektiv europeisk grundutbildning för motorcyklisterna är bristen på samsyn. De olika privata företag och organisationer som erbjuder förare utbildning runt hela Europa verkar inte kunna enas om de basala riktlinjerna, istället försvarar man sin egen metod vilket gör att de fastnar i meningslösa skiljaktigheter i små och betydelselösa frågor. Konferensen Bike Safety Symposium i Assen (NL) 2002, bekräftade till stor del den ofokuserade och negativa situationen som råder på grund av bristen på samsyn.

Det är viktigt att starta en process för att hitta en gemensam definition av innehållet för att kunna utveckla en harmoniserad och exakt kursplan och teoribok, att utveckla en precis och effektiv metod för inläring som definierar realistiska och vettiga övningar samt att utveckla ett harmoniserat körprov av god kvalitet.

Motorcyklisternas erfarenheter i denna process är mycket viktig. Därför rekommenderar FEMA att det EU-finansierade projektet Initial Rider Training kommer till stånd och genomförs av FEMA/FIM/ACEM.

Projektet Initial Rider Training

Idag är många grundutbildningar i Europa inriktade på själva hanteringen av motorcykeln. I många fall är syftet att träna de övningar som ingår i uppkörningen istället för de kunskaper som ställs för att framföra fordonet på allmänna vägar. Det är få länder som har en utbildning där riskmedvetande, undvikande av faror, attityder och uppträdande i trafiken ingår.

Under de senaste två åren har FEMA tillsammans med FIM och ACEM ansökt om bidrag från EU-kommissionen för att kunna genomföra ett projekt som tar upp de allvarliga bristerna i dagens europeiska körkortsutbildning för motorcyklister.

Projektet Initial Rider Training kommer i ett första steg att definiera de nödvändiga faktorerna i samt tillvägagångssättet för hur en uttömmande, rimlig och kostnadseffektiv europeisk modell för körkortsutbildning av motorcyklister kan utvecklas.

En sådan europeisk modell kommer att lägga skälig tonvikt på fordonskontroll i kombination med andra faktorer som en motorcyklist måste räkna med och hur man undviker eller klarar av dem samt betydelsen av attityder och uppträdande i trafiken.

Kompetensen hos trafiklärare

Kvaliteten och effektiviteten i en utbildning är mycket beroende av kompetensen hos läraren. Därför bör ingen få genomföra utbildning om de inte själva har deltagit i en godkänt trafiklärarutbildning.

Ur ett konsument- och trafiksäkerhetsperspektiv är det självklart att, om grundutbildningen genomförs av kompetenta instruktörer utifrån en vettig kursplan och metod, så lär man sig mer på en kortare tid. Samhället tjänar på en välutbildad och säker elev och konsumenten får valuta för pengarna.

Utbildningen av trafiklärarna varierar kraftigt mellan de olika medlemsländerna, från i stort sett obefintlig till två års utbildning på högskolenivå. Trafiksäkerheten bland Europas motorcyklister skulle tjäna mycket på gemensamma grundläggande riktlinjer för utbildning av trafiklärare för motorcyklister.

FEMA välkomnar därför de förbättringar som föreslås i bilaga IV av det tredje körkortsdirektivet.



Körkortsprovet

Det huvudsakliga syftet med körkortsprovet är att försäkra sig om elevens kunskaper, det vill säga miniminivån ska vara att kunna framföra sitt fordon säkert på allmänna vägar. Därför är det av stor betydelse att körkortsprovet är utformat för att kontrollera just detta.

Tyvärr är många av de europeiska proven fortfarande utformade så att eleverna ska genomföra diverse övningar som absolut inte har någon förankring till trafiksäkerhet i det verkliga livet. Som en konsekvens av detta kan elever som är mycket kompetenta kuggas i körkortsprovet medan andra, mer tveksamma elever, som har lärt sig de nödvändiga "tricken" klarar provet.

All grundutbildning för motorcyklar influeras och styrs av det befintliga nationella körkortsprovet. Därför är det oundvikligt att utbildningens kvalitet speglar körkortsprovets kvalitet. Förarinspektörerna som ska bedöma kunskaperna hos en motorcykelev måste ha "ett tränat öga". Det är tveksamt om en person som saknar en bred vana av motorcyklar kan utföra sitt arbete på rätt sätt. De retroaktiva tilläggen till det andra körkortsdirektivet kommer att medföra förändringar i körkortsprovet för motorcyklar som ett försök att rätta till detta problem. Det är dock tveksamt om förändringarna kommer att förbättra elevernas kompetens eller om de bara medför nya "trick" att lära in.

Säkerheten för europeiska motorcyklister skulle tjäna mycket på gemensamma grundläggande riktlinjer för ett verkligt kvalitetssäkrat körkortsprov för motorcyklister.

Övningsområden

Utbildningens kvalitet och effektivitet skulle förbättras om det fanns särskilda avlysta områden där det fanns möjlighet till träning.

Eftersom de flesta utbildningar i Europa genomförs av privata företag kan man säga att investeringar i övningsområden är utbildarnas ansvarsområde. I verkligheten har få bolag den ekonomi som krävs för så stora investeringar.

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan det visa sig vara kostnadseffektivt om centrala, regionala eller lokala myndigheter bidrar till att skapa sådana övningsområden för motorcyklister. De kan sedan användas för grundutbildning, körkortsprov samt frivillig fortbildning.



Frivillig fortbildning

Det finns ett stort antal frivilliga fortbildningar tillgängliga för motorcyklister i hela Europa. Det rör sig om allt från enkla gratisutbildningar, "avrostningar" som genomförs av mc-klubbar, till mycket avancerade kurser som genomförs på roadracingbanor och kostar upp till € 400 per dag.

Frivillig fortbildning är till mycket stor nytta för dem som deltar, men idag bidrar de i liten utsträckning till säkerhetsbilden i Europa eftersom en minoritet av motorcyklisterna deltar i den fortbildning som erbjuds.



Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är behovet av frivillig fortbildning nära kopplat till kvaliteten i grundutbildningen. Om grundutbildningen är otillräcklig, finns ett större behov av frivillig fortbildning för att avhjälpa detta. Om fortbildningskurserna ska bli effektiva finns ett klart behov för instruktörerna att få sin kompetens bekräftad genom officiella och godkända registreringsystem.

Så länge det går att göra stora förbättringar i grundutbildningen ser FEMA ingen anledning att införa en obligatorisk fortbildning. Däremot skulle krav på fortbildning kunna ställas på dem som gör sig skyldiga till trafikförseelser. Fortbildning kan förändra deras attityd och förbättra deras förmåga att uppfatta risker och faror i trafiken.

FEMA anser att motorcykelkollektivet kommer att fortsätta att ha en ledande roll då det gäller frivillig fortbildning inom en överskådlig framtid. Det som krävs från myndigheternas sida är bidrag till vettiga övningsområden.

Motorcyklister som deltar i trafiksäkerhetshöjande frivillig fortbildning bör belönas med en rabatt på motorcykelförsäkringen.

Samspel med andra trafikanter

I många europeiska länder står kollisioner mellan bilar och motorcyklar för nästan 50 % av samtliga motorcykelolyckor. I en krock mellan en bil och en motorcykel är det nästan oundvikligt att motorcyklisten drabbas av någon slags skada.

Studier visar att i åtta fall av tio beror olyckorna på ouppmärksamma bilförare, med andra ord är bilisten den vållande parten som inte lämnat motorcyklisten företräde. Den mest effektiva metoden att minska dödsfall och skador som uppstår i kollisioner mellan bilar och motorcyklar, är att betona behovet av uppmärksamhet hos bilisterna. Motorcyklisterna måste också utveckla strategier för att undvika kollisioner.



Uppmärksamheten hos bilisterna

Flera faktorer har angetts som ett försök att förklara varför bilister inte uppmärksammar motorcyklisterna:

- * Motorcyklar och deras förare är en ganska liten del i den totala trafikbilden och därför minskar deras synbarhet
- * Många bilister förväntar sig inte att möta motorcyklar regelbundet i trafiken
- * Motorcyklar är mindre visuella objekt och därför är det mer sannolikt att de inte uppmärksammas
- * Bilister tenderar att söka efter stora rektangulära objekt med en horisontell axel (bilar) istället för mindre objekt med vertikal axel (motorcyklar)
- * Bilar har döda vinklar, som dörrposter, som kan dölja motorcyklar och deras förare
- * Föremål i den totala trafikmiljön, andra fordon och ljusförhållanden, kan göra det svårare för bilister att uppmärksamma motorcyklisterna i trafiken
- * Traditionella sysslor distraherar bilisten, som att äta, röka, skruva på radion och prata i telefon

Trots detta är motorcyklisten inte alls omöjlig att se. Forskning visar att bilister som också är motorcyklisterna och de som har familjemedlemmar eller nära vänner som kör motorcykel har enklare att uppfatta motorcyklar och krockar med dem i mindre utsträckning. Detta är en

tydlig indikation att den viktigaste faktorn till varför bilister inte ser motorcyklar är att de inte är inställda på att observera dem.



En möjlig förklaring är att bilföraren har uppfattningen att en kollision med ett lättare fordon som en motorcykel eller moped inte är en direkt fara för honom själv, då han känner sig skyddad av bilens kaross. Bilförare kan se motorcyklisterna, som de annars inte skulle uppfatta, om de är mentalt tränade att göra det. Därför är en bättre utbildning av bilförare den enskilt viktigaste åtgärden för att förebygga kollisioner mellan motorcyklar och bilar.

FEMA rekommenderar därför att uppmärksammande av motorcyklar och mopeder görs till en obligatorisk del i grundutbildningen av bilförare. FEMA rekommenderar också europeiska uppmärksamhetskampanjer som särskilt fokuserar på de livslånga konsekvenserna för de bilister som har dödat eller skadat en motorcyklist.

Dessutom måste trafikpoliserna bli bättre utbildade för att förstå skeendet vid kollisioner mellan bilar och motorcyklar. Bilister som har skadat och dödat motorcyklisterna måste åtalas.

Synbarhet

Motorcyklister uppmuntras ständigt att förbättra sin synbarhet genom att använda halvljus dagtid och genom att använda kläder som är färgglada. Men, det finns motsägelsefulla uppfattningar om effektiviteten av halvljus användning och färgglad klädsel:

- * Under vissa förhållanden, till exempel när motorcyklar färdas i kraftigt regn, är de positiva effekterna av fluorescerande färg på regnställ och användningen av halvljus väl känt och accepterat
- * Under alla förhållanden, till exempel när man kör motorcykel i tätort och solsken, kan färgglada skyddskläder och halvljuset ge en kamouflerande effekt genom att motorcykeln och föraren smälter samman med andra ljusa och färgglada objekt i trafikmiljön



Införande av obligatorisk halvljus användning för samtliga fordon skulle minska synbarhetseffekten för motorcyklar om endast de använder halvljus.

I länder som infört lag om halvljus dagtid för samtliga fordon, visar studier att användning av fluorescerande tejp, placerad på vissa platser av motorcykeln för att skapa ett triangelformat ljus för att bibehålla synbarheten, har liten eller ingen effekt.

FEMA anser att alltför mycket fokus på frågor om halvljus och färg på klädseln tar uppmärksamhet från andra och viktigare faktorer som kan förebygga kollisioner mellan bilar och motorcyklar, det vill säga ökad uppmärksamhet och medvetenhet i trafiken (se även SMCs kommentar i inledningen).

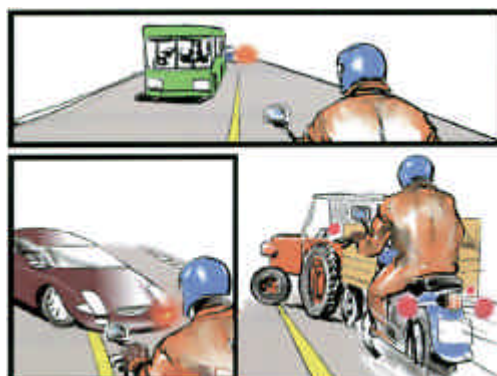
Körstrategier för motorcyklister

Motorcyklister kan inte bara sitta passivt och vänta på kommande effekter av uppmärksamhetskampanjer och förbättrad utbildning av bilförare. Motorcyklister måste själva ta sin del av ansvaret för att undvika kollisioner med bilar.

Erfarna förare är mer sällan involverade i krockar med bilar. Det beror troligen på att erfarna förare har utvecklat strategier för hur man upptäcker och undviker kollisioner med ouppmärksamma förare.

Nyckelfaktorer för strategier för att undvika kollisioner är:

- * En aktiv och medveten placering på vägen maximerar förarens synfält av mötande trafik och gör motorcyklisten mer synlig för andra trafikanter, till exempel bilister som väntar vid eller närmar sig en stoppskylt
- * Observationstekniker som gör det möjligt för motorcyklisten att förutse andras handlingar
- * Hastighetsanpassning och broms-beredskap
- * Attityder: ett synsätt som baseras på samspel och samarbete



FEMA rekommenderar att nyckelfaktorerna för att undvika kollisioner ska betonas i körkortsutbildningen. FEMA rekommenderar också att strategierna för att undvika kollisioner ska betonas i motorcyklisternas fortbildning (foldrar, CD Rom, hemsidor) för att stötta säkerhetsdialogen inom motorcykelkollektivet.

Färdigheter för undvikande av kollisioner

Under vissa gynnsamma förhållanden kan motorcyklister undvika en krock om de är kapabla att hantera rätt teknik, som nödbromsning med undanmanöver. Det retroaktiva tillägget till det andra körkortsdirektivet kräver att broms med undanmanöver ska inkluderas i körkortsprovet för motorcykelkörkort.

I det verkliga livet är dock en effektiv undanmanöver efter en kraftig nödbromsning en av de mest krävande åtgärder en motorcyklist kan utföra, särskilt under våta förhållanden. Här krävs det mycket träning och erfarenhet.

FEMA anser att grunderna för att undvika kollision genom undanmanöver ska vara en del av grundutbildningen. Men, kunskap baserad på egen erfarenhet visar att dessa manövrar är extremt svåra att klara av i verkliga livet, särskilt för ovana nybörjare.



Nödbromsning med undanmanöver ska därför alltid utföras på särskilda övningsområden och inte på allmänna vägar.

Personlig skyddsutrustning

Eftersom motorcyklisterna vanligtvis skiljs från sitt fordon i samband med en kollision, är personlig skyddsutrustning förmodligen mer effektiv än den skyddsutrustning som finns på fordonet, till exempel benskydd (leg protectors) eller airbags.

Personlig skyddsutrustning kan ha en skadedämpande effekt vid en motorcykelolycka. Däremot förebygger sådan utrustning inte olyckor. Sett till den totala säkerhetsbilden för motorcyklar är skadedämpande utrustning mindre viktig än skadeförebyggande initiativ.

Personlig skyddsutrustning som finns tillgänglig på den europeiska marknaden är:

- * Integral- eller öppna hjälmar i kombination med visir eller skyddsglasögon
- * Jackor, byxor och overaller, gjorda av läder eller slitstarka syntetiska material, med eller utan stötdämpande skydd för axlar, armbågar, höfter och knän
- * Handskar gjorda av läder eller slitstarka syntetiska material med eller utan extra stötdämpande skydd
- * Läderstövlar, med eller utan extra skydd
- * Ryggskydd som köps separat eller integreras i jackan



Hjälmor och hjälmanvändning

Hjälmor, designade för att förebygga skador på huvudet, ses som den viktigaste delen i den personliga skyddsutrustningen. Den skadedämpande effekten som en hjälm av god kvalitet ger är väl känd av alla motorcyklistar. Även om det finns nationella motorcykelorganisationer som av principiella eller filosofiska grunder är emot tvånget, är hjälmanvändandet accepterat av i stort sett hela motorcykelkollektivet.

Mycket kan göras för att förbättra designen av hjälmar. FEMA anser att hjälmanvändning i heta klimat, till exempel i södra Europa under sommarmånaderna, kan medföra obehag, på gränsen till att säkerheten kan äventyras. Det är förklaringen till varför hjälmanvändandet är lägre i södra Europa jämfört med norra Europa, trots lagkrav. Därför behövs forskning för att utveckla hjälmar som är bättre anpassade till mycket varma klimat.

Integralhjälmerna ger både skydd för huvud och ansikte men de befintliga hjälmarna är både extremt bullriga och ger ett begränsat synfält. Andra allvarliga säkerhetsproblem är deras tyngd och det faktum att visiret immar igen då det regnar. Forskning och produktutveckling krävs. En högre efterlevnad av kravet på att använda hjälm, användning av kvalitetshjälmor och ett regelbundet hjälmbyte, kan uppmuntras av medlemsstaterna genom att införa lägre moms på inköp av nya hjälmar.

Skyddskläder

Motorcykelkollektivet är säkerhetsmedvetet och motorcyklisterna har handlat skyddskläder för miljontals kronor. I princip stödjer FEMA frivilligt användande av skyddskläder. Det finns dock två viktiga faktorer som måste tas i beaktande; bekvämlighet och kostnader.

FEMA menar att användning av jackor, byxor, handskar och stövlar kan vara obekvämt, på gränsen till att trafiksäkerheten äventyras, när vädret är mycket varmt. Det är en förklaring till varför trafikpoliserna i södra Europa åker på sina tjänstefordon utan skyddskläder!



I ett trafiksäkerhetssammanhang måste de positiva effekterna av att använda skyddsutrustning balanseras mot de negativa effekterna av en "farligt obekvä" förare. Därför krävs forskning för att utveckla skyddskläder som passar i ett varmt klimat och som kan köpas till rimliga priser.

Kostnaderna för att köpa en bra hjälm, jacka, byxor, handskar och stövlar är betydande; FEMA uppskattar att medelkostnaden för att köpa denna utrustning uppgår till cirka 10 000:-. Dessutom slits utrustningen och måste bytas ut regelbundet. Höga kostnader är en av orsakerna till att motorcyklister inte köper personlig skyddsutrustning. FEMA tror att lägre kostnader skulle leda till ökat användande. Skattelättnader är ett effektivt sätt att minska kostnaderna och FEMA rekommenderar att personlig skyddsutrustning för motorcyklister ska få en lägre momsats.

Alkoholpåverkan

Alkoholhaltiga drycker finns tillgängliga och marknadsförs på olika arrangemang som riktas till motorcyklister. Alkoholens effekter på omdömet och svårigheten att framföra ett fordon är väl känt bland motorcyklister. De flesta är därför nogga med att inte dricka någon alkohol i samband med att de kör motorcykel. Men den generella attityden gentemot alkohol och körning varierar mycket från land till land.

Många som organiserar mc-aktiviteter är väl medvetna om "dagen efter-effekten". Man har därför investerat i alkotester som kan användas frivilligt dagen efter en kväll då man festat, innan man sätter sig på motorcykeln.

Studier visar att när en motorcykel stjäls och kraschar var tjuven ofta påverkad av alkohol. Den här typen av motorcykelolyckor förebyggs bäst genom att ägarna låser sina fordon på bästa möjliga sätt. Anti-stöldkampanjer har visat sig vara effektiva ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.



Europeiska kampanjer för motorcykelsäkerhet

FEMA kan visa på flera områden där gemensamma europeiska säkerhetskampanjer för motorcyklister skulle vara mycket effektiva och användbara:

- * Kampanjer för uppmärksamhet av motorcyklar
- * Kampanjer för att öka hjälmanvändandet
- * Kampanjer för att uppmärksamma olika faror i vägmiljön
- * Anti-stöldkampanjer
- * Kampanjer för att minska dieselspill
- * Utbildningskampanjer som stödjer säkerhetsdialogen inom motorcykelkollektivet

Budskapet kan dock gå förlorat och många kronor vara bortkastade om dessa kampanjer inte görs i nära samarbete med brukarna.

Här följer några exempel på tidigare kampanjer för att öka motorcyklisternas säkerhet, som genomförts av motorcykelkollektivet i olika europeiska länder:



Motorcykeldesign

Motorcyklarnas design har gjort dem mer lätthanterliga och specialiserade vilket ger en generellt större säkerhet. Dagens motorcyklar har effektivare bromsar, bättre stabilitet, svarar bättre på styrning, har effektivare instrumentering, förbättrad ergonomi samt en förbättrad tillförlitlighet i alla system, jämfört med de motorcyklar som fanns på marknaden för tio år sedan. Eftersom motorcyklisterna normalt skiljs från motorcykeln i samband med en krasch, är skyddsutrustningen som sitter fast i motorcykeln troligen mindre effektiv än personlig skyddsutrustning. Här avses till exempel benskydd, så kallade leg protectors, och airbags.

Däck

Däck är en särskilt viktig del på ett tvåhjuligt fordon. Däcken har utvecklats betydligt och bidrar därför till ett bättre framförande av ett fordonet, ökad tillförlitlighet och säkerhet. Moderna däck ger en bättre friktion för att svänga och stanna, särskilt under våta förhållanden.

Bromssystem

Bromsar har blivit betydligt effektivare och de flesta motorcyklar har idag hydrauliska bromssystem. Majoriteten av motorcyklarna har fortfarande två separata bromssystem, ett för framhjulet och ett för bakhjulet.

Det krävs särskilda färdigheter och lång erfarenhet för att kunna använda bromseffekten i de två systemen. Att bromsa är en av de svåraste färdigheterna en motorcyklist måste lära sig, särskilt under våta förhållanden. Det är också en av de mest kritiska momenten, särskilt i paniksituationer. Ett typiskt misstag i en paniksituation är ett felaktigt användande av bromsen vilket leder till låsta hjul och att däckets förlorar sitt väggrepp. Många motorcyklist misslyckas med att undvika kollisioner eftersom de inte använder tillräcklig broms då de är rädda för att låsa bromsarna och förlora kontrollen.

För att kompensera motorcyklisternas tendens att låsa motorcykelns hjul i en paniksituation, har många tillverkare utvecklat antilåsningsbromssystem (ABS) eller gjort ett kombinerat fram- och bakbromssystem (CBS Combined Braking Systems). FEMA stödjer ett progressivt införande av ABS/CBS bromssystem till rimliga kostnader på alla nya motorcyklar och scooters genom frivilliga åtaganden, där konsumenten har möjlighet att själv välja bromssystem.



Underhåll

De flesta motorcyklist har en entusiastisk relation till sitt fordon och spar varken tid eller pengar för att hålla motorcykeln i en perfekt kondition. Eftersom de är entusiaster har också de flesta motorcyklist en viss teknisk kunskap som gör det möjligt för dem att regelbundet utföra säkerhetskontroller av sina motorcyklar.

För många motorcyklist är körglädjen nära sammankopplad med motorcykelns tekniska kondition. Det är helt enkelt inte lika roligt att köra när motorcykeln inte fungerar perfekt. Faktum är att de flesta europeiska motorcyklisterna vet mer om sina motorcyklar än många fordonsinspektörer.

Studier visar att mycket få motorcykelolyckor sker på grund av tekniska fel som ett resultat av dåligt fordonsunderhåll. Därför ser FEMA ingen grund för krav på införande av obligatorisk kontrollbesiktning i hela Europa.

Genom säkerhetsdialogen delar erfarna förare sina kunskaper om fordonsunderhåll med nya motorcyklist, vilket förebygger olyckor orsakade av okunskap.

Modificeringar

En motorcykels relativt enkla design och tillgången på olika utbytesdelar och tillbehör som enkelt kan appliceras, gör det enkelt och populärt att modifiera en motorcykel. Kvaliteten på delar och tillbehör har ständigt förbättrats och är många gånger överlägsna motsvarande originaldelar.

Några duktiga motorcykelägare har gått ett steg längre och designar och tillverkar delarna själva. Denna kreativitet har gett en innovativ och högfunktionell design, som ibland anammats av motorcykelindustrin och sedan använts på standardmotorcyklar som massproducerats.

Olycksstatistik från några europeiska länder visar att modifierade motorcyklar, så kallade choppers, är underrepresenterade i olycksstatistiken. FEMA ser därför inte att trafiksäkerheten kan förbättras genom att man inskränker på den historiska traditionen att modifiera motorcyklar.



Sammanfattande synpunkter

De flesta europeiska motorcyklister är beredda att acceptera sitt ansvar och att ta en aktiv del i att minska antalet motorcykelolyckor.

























Europeiska motorcyklister och deras organisationer stödjer trafiksäkerhetsmålen i det föreslagna "European Road Safety Action Programme". Dessutom kräver Europas motorcyklister och deras organisationer att de ska ges möjlighet att spela en aktiv roll för att uppnå målen.

Europeiska motorcyklister och deras organisationer är övertygade om att framgången i "European Road Safety Action Programme" är beroende av förståelse, delaktighet och samarbete med motorcyklisterna själva - ett delat ansvar.

Därför är det av stor betydelse att lagstiftare och beslutsfattare inom EUs institutioner och Europas medlemsländer tar hänsyn till de analyser och rekommendationer som lämnas av FEMA i detta dokument.



FEMAs medlemsorganisationer

<p>ÖSTERRIKE</p>  <p>MAG - Motorrad Aktionsgruppe edwin.hofbauer@mag-austria.at www.mag-austria.at</p>	<p>ISLAND</p>  <p>BLS - Bifhjolasamtök Lyðveldisins fema@sniglar.is www.sniglar.is</p>
<p>BELGIEN</p>  <p>MAG - Motorcycle Action Group mag@mag.be www.mag.be</p>	<p>IRLAND</p>  <p>MAG - Motorcyclists' Action Group office@magireland.org www.magireland.org</p>
<p>TJECKIEN</p>  <p>CMF - Česká Motocylová Federace cmf@cmf.cz www.uamk.cz</p>	<p>ITALIEN</p>  <p>CM - Coordinamento Motociclisti CooMotociclisti@compuserve.com www.cmfem.org</p>
<p>DANMARK</p>  <p>DMC - Dansk Motorcyklister Råd joergensen@dmc-org.dk www.dmc-org.dk</p>	<p>LUXEMBURG</p>  <p>LMI - Lëtzebuerger Moto-Initiativ lmi@gms.lu www.lmi.lu</p>
<p>DANMARK</p>  <p>MCTC - MC Touring Club gs@mctouringclub.dk www.mctouringclub.dk</p>	<p>NEDERLÄNDERNA</p>  <p>MAG - Motorrijders Actie Groep fema@mag-nl.org www.mag-nl.org</p>
<p>FINLAND</p>  <p>MP69 - Moottoripyöräkerho 69 anne.aaltonen@mp69.fi www.mp69.fi</p>	<p>NORGE</p>  <p>NMCU - Norsk Motorcykkel Union nmcu@nmcu.org www.nmcu.org</p>
<p>FINLAND</p>  <p>SMOTO - Suomen Motoristit kekku@sci.fi www.smoto.fi</p>	<p>PORTUGAL</p>  <p>FNM - Federação Nacional Motociclismo fnm-sandra@netcabo.pt www.fnm.pt</p>
<p>FRANKRIKE</p>  <p>FFMC - Fédération Française des Motards en Colère FFMC-NAT@wanadoo.fr www.ffmc.asso.fr</p>	<p>SVERIGE</p>  <p>SMC - Sveriges Motorcyklister Centralorganisation maria.nordqvist@svmc.se www.motorcyklisterna.org</p>
<p>TYSKLAND</p>  <p>BU - Biker Union hauptverwaltung@bikerunion.de www.bikerunion.de</p>	<p>SCHWEIZ</p>  <p>IG Motorrad gregor.brunner@ig-motorrad.ch www.ig-motorrad.ch</p>
<p>TYSKLAND</p>  <p>BVDM - Bundesverband der Motorradfahrer karsten.steinke@bvdm.de www.bvdm.de</p>	<p>STORBRITANNIEN</p>  <p>BMF - British Motorcyclists Federation enquiry@bmf.co.uk www.bmf.co.uk</p>
<p>TYSKLAND</p>  <p>Kuhle Wampe chlehen@gmx.net www.kuhle-wampe.de</p>	<p>STORBRITANNIEN</p>  <p>MAG - Motorcycle Action Group public-affairs@mag-uk.org www.mag-uk.org</p>
<p>GREKLAND</p>  <p>MOT.O.E - Hellenic Motorcycle Federation secretary@motoe.gr www.motoe.gr</p>	<p>EUROPA</p>  <p>FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations fema@chello.be www.fema.ridersrights.org</p>