

Trafiksikkerhed for motorcyklister: Opfordring til handling

De nyligt offentliggjorte trafiksikkerhedstal fra Europa-Kommissionen så ikke godt ud for motorcyklister. Selvom antallet af dødsulykker i årenes løb er faldet med 12 % (i forhold til et stigende antal motorcyklister), døde i 2020 stadig 3042 motorcyklister og 495 knallertkørere som følge af et uheld i EU og EFTA-landene.

Det betyder, at 3537 mennesker aldrig kom hjem igen, og er savnet af deres kære. Det betyder også høje omkostninger for samfundet. Ifølge SWOV¹ er omkostningerne omkring € 6,5 millioner pr. trafikdræbt og € 0,7 millioner pr. alvorlig trafikskade. Alene hvad angår dødsulykker betyder det næsten en omkostning på 23 milliarder euro for samfundet. Penge og kræfter, der bruges på trafiksikkerhed, er derfor ikke omkostninger, men investeringer i liv, livskvalitet og reduktion af omkostninger for samfundet.

Andelen af dræbte motorcyklister, i forhold til alle trafikdræbte, steg fra 14 % til 16 %. Det samme kan siges om alvorlige skader. For knallertkørere er disse andele stabile 3 % (fra 2011 til 2020) for dræbte, og et fald fra 7 % til 5 % for alvorlige kvæstelser. I denne periode er antallet af motorcykler steget, og antallet af knallerter er faldet. Der er store forskelle fra land til land, ligesom der er store forskelle i træning, uddannelse, design, bygning og vedligeholdelse af vejinfrastrukturen og håndhævelse af love. Vi ser en sammenhæng mellem disse elementer, og antallet af dræbte ved ulykker, der involverer motorcyklister. Mere detaljerede oplysninger om tallene kan findes på Europa-Kommissionens hjemmeside:

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis_en.

I [European Road Safety Observatory \(ESRO\) Road Safety Thematic Report on Motorcycles](#), der blev offentliggjort i januar 2023, er der givet flere forklaringer. Motorcyklister bliver ofte overset, vejmiljøet har mangler (dårlige vejbelægninger, løst materiale, dårlig vejføring, forhindringer, begrænset udsyn), motorcykeldesignelementer og manglende træning og erfaring blandt yngre motorcyklister. Aldersgrupperne 20-24 og 25-29 er signifikant højere repræsenteret i dødsfald end andre aldersgrupper.

Selvom Europa-Kommissionen ikke giver detaljerede oplysninger om motorcyklisternes aldersgrupper, kan det siges, at aldersgrupperne for yngre motorcyklister (<30) er overrepræsenteret i dødsulykkerne, og de over 65 år er underrepræsenteret. Efter vores opfattelse, sker fokus på trafiksikkerhed for bilister ofte på bekostning af udsatte trafikanter, herunder motorcyklister.

Det høje antal ulykker, der ender med dødsfald og alvorlige kvæstelser, betyder, at der stadig er meget arbejde at gøre. Nogle trin er allerede fastlagt med optagelsen af motorcyklister i direktivet om vejinfrastruktursikkerhed, nogle elementer i den generelle sikkerhedsforordning, medtagelsen af motorcykler i teststandarderne i FN-regulativ 157 (Automated Lane Keeping Systems, ALKS), teknisk forbedringer som ABS og forbuddet mod salg af motorcykeltøj, der ikke er testet i overensstemmelse med de europæiske minimumsstandarder.

¹Vejulykkesomkostninger. SWOV-faktaark, november 2022, SWOV-instituttet for trafiksikkerhedsforskning, Haag

Der er stadig meget plads til forbedringer med hensyn til uddannelse, motorcykelteknologi, brug og kvalitet af personlige værnemidler (PPE) og især vejinfrastruktur. Ifølge vores lange erfaring, får motorcyklister trafiksikkerhed ikke tilstrækkelig opmærksomhed fra lovgivere og myndigheder på nationalt og europæisk plan, på trods af en stigende brug af motorcykler til pendling, arbejde og fritid.

Vi opfordrer Europa-Kommissionen, Europa-Parlamentet, nationale regeringer og parlamenter og vejmyndigheder i Europa, til:

- **at inkludere motorcyklister i deres mobilitets- og trafiksikkerhedspolitikker,**
- **at bygge sikrere, tilgivende veje og holde dem sikre,**
- **at forbedre uddannelse og træning (både før og efter køreprøve) af motorcyklister, hvor de ikke kun undervises i de nødvendige færdigheder og viden, men også i den mentale indstilling der skal til, for at køre defensivt og med bevidsthed om risikoeksponering,**
- **at sætte standarder for tekniske forbedringer af motorcykler og motorcyklisteres synlighed, ved at bruge ekstra kørelys, og endelig**
- **at facilitere effektive salgsfremmende kampagner om brug af hjelme, brug af beskyttelsestøj og risikofyldt adfærd, samt over for førere af andre køretøjer, at de tager mere hensyn til motorcyklister.**

Jesper Christensen
Direktør for Mobilitetskommissionens
Fédération Internationale de Motocyclisme

Dolf Willigers,
Generalsekretær
Federation of European MC org.

