

Sven Krarup Nielsen  
November 2010

## Motorcykelveje skal gøres sikre!

HVU's 6. undersøgelsestema var alvorlige ulykker med motorcyklister. Resultaterne af undersøgelsen blev offentliggjort i november 2009. HVU-rapport nr. 6 rummer en række anbefalinger til forbedringer af trafikikkerheden, og der er siden taget en række initiativer til at følge op på anbefalingerne. Her fokuseres på de vejtekniske opfølgingsaktiviteter.

Først skal hovedresultaterne af undersøgelsen dog ridses op

### Hvorfor går det galt – og hvad kan man gøre

Undersøgelsen omfattede i alt 41 ulykker – 11 eneulykker og 30 flerpartsulykker.

I 19 af flerpartsulykkerne har HVU vurderet, at ulykken kunne have været undgået, hvis modparten havde orienteret sig bedre. Det er ca. halvdelen af ulykkerne og 2/3 af flerpartsulykkerne. Vurderingen er baseret på en rekonstruktion, der viser, at motorcyklisten var synlig for modparten (typisk bilisten) på et så tidligt tidspunkt, at modparten ved almindelig grundig orientering kunne have set motorcyklisten tids nok til at afværge ulykken. I de fleste tilfælde skulle modparten blot være blevet holdende. Typisk er der således ikke tale om, at modparterne skulle have igangsat en dramatisk afværgemanøvre. Der er ikke andre hyppige ulykkesfaktorer hos modparterne.

For motorcyklisternes vedkommende er billedet mere broget, men for høj hastighed optræder dog som den klart dominerende ulykkesfaktor. I 18 tilfælde (heraf 11 flerpartsulykker) kunne ulykken være undgået, hvis motorcyklisten havde overholdt hastighedsgrænsen. I yderligere 4 tilfælde har HVU vurderet, at ulykken kunne være undgået, hvis motorcyklisten havde tilpasset hastigheden til de aktuelle forhold. Andre hyppige ulykkesfaktorer hos motorcyklisterne er utilstrækkelig orientering (11 tilfælde), fejltolkning eller fejlvurdering af situationen (9 tilfælde) samt forkert manøvre eller reaktion (10 tilfælde).

Alle ulykkerne kunne have været undgået, hvis trafikanterne havde kørt mere fornuftigt. I eneulykkerne drejer det sig i sagens natur kun om motorcyklisten. Flerpartsulykkerne er delt i tre nogenlunde lige store grupper: en tredjedel hvor fejlen kun ligger hos motorcyklisten, en tredjedel hvor fejlen kun ligger hos modparten og en sidste tredjedel hvor både motorcyklisten og modparten kunne have afværget ulykken ved en mere sikker adfærd.

Forhold eller fejl ved vej, omgivelser og køretøj spiller en noget mindre rolle i ulykkerne. Det drejer sig om ti tilfælde for vej og omgivelser og fem tilfælde for køretøjerne.

I forebyggelsesarbejdet kan det imidlertid være ganske fornuftigt at arbejde med forbedringer af veje og køretøjer, da dette i mange tilfælde kan afbøde de fejl eller overtrædelser, som trafikanterne laver. Derfor rummer HVU's anbefalinger – udover forslag til forbedring af trafikantadfærden – bl.a. forslag om sikrere motorcykelruter og skærpede krav til motorcyklerne i form af bedre køreløys og bedre bremser.

I det følgende gennemgås nogle af de aktiviteter, der er blevet sat i gang efter rapportens offentliggørelse.

### **Opfølgingsgruppe**

Der er nedsat en opfølgingsgruppe med repræsentanter fra interesseorganisationer, institutioner og myndigheder. Formålet er bl.a. at koordinere de forskellige indsatser og i det hele taget at sikre, at der bliver fulgt op på HVU's anbefalinger. I gruppen er der bl.a. blevet udarbejdet anbefalinger for, hvordan et fornuftigt kørekursus for motorcyklister bør se ud. Det er målet, at anbefalingerne bliver anvendt ved tilrettelæggelsen af de mange forskellige kørekurser. Især Rådet for Sikker Trafik vil promovere anbefalingerne.

Trafikstyrelsen har bragt HVU's anbefalinger om bedre kørelys og krav om ABS-bremser op i EU, og der arbejdes nu på en ny sikkerhedsforordning for mc'er. Et udkast har været i offentlig høring. Kommissionen arbejder på et direktiv og de økonomiske konsekvenser heraf. Der er dog endnu ikke truffet bindende beslutninger.

### **Kampagner**

I forlængelse af HVU's undersøgelse blev der bevilliget ca. 5 mio. kr. fra "Den Grønne Transportpulje" til kampagneaktiviteter med det formål at forbedre motorcyklisternes sikkerhed. Kampagnerne skal gennemføres af de regionale færdselssikkerhedsudvalg. Det var en betingelse for bevillingen, at kampagnerne startede allerede i 2010.

HVU's rapport indeholder en anbefaling om forskellige kampagnetiltag, men der er ikke taget nærmere stilling til kampagneudformning, konkrete budskaber eller lignende. For at sikre at undersøgelsens resultater i videst muligt omfang kan nyttiggøres i forbindelse med de forestående kampagner, iværksatte HVU derfor i foråret 2010 sammen med Rådet for Sikker Trafik en kommunikationsanalyse blandt motorcyklister. Formålet var bl.a. at afdække motorcyklisternes egen opfattelse af risikoaspekter ved motorcykelkørsel samt motorcyklisternes motivation for at forbedre sikkerheden.

Motorcyklisternes begrundelser for at køre motorcykel kan rummes under den fælles overskrift "frihed". Motorcyklisterne har derfor generelt en udpræget modstand mod løftede pegefingre, regulativer og statistikker/tørre tal. Derfor må der tænkes alternativt for at kunne nå motorcykelfolket. Motorcyklisternes opfattelse af risikofaktorer er meget forskellig fra HVU-undersøgelsens resultater. Motorcyklisterne opfatter nemlig bilisterne som den klart største risikofaktor for motorcyklister. På 2. pladsen over risikofaktorer har motorcyklisterne vejforholdene – det drejer sig især om spild på vejene (pletvis nedsat friktion pga. eksempelvis spildt grus) samt dårlig oversigt i kryds. Motorcyklisterne tillægger deres egen adfærd begrænset betydning for sikkerheden. Motorcyklisterne vil dog gerne høre på, hvad andre og mere erfarne motorcyklister siger.

Kampagneaktiviteterne er indledt med lancering af en hjemmeside "sehinanden.dk", hvor motorcyklister bliver opfordret til at udveksle erfaringer om sikkerhed for motorcyklister. Der er bl.a. mulighed for at pege på farlige lokaliteter.

I 2011 gennemføres en mere traditionel kampagne. Et hovedbudskab vil være, at motorcyklister og bilister har et fælles ansvar for at se hinanden.

### **Sikrere motorcykelruter**

I forbindelse med offentliggørelse af rapporten fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker om motorcykelulykker skrev transportminister Lars Barfoed i pressemeddelelsen:

"Mange af ulykkerne med motorcyklister sker på veje, som er særligt populære blandt motorcyklister. Da hovedparten af de særligt populære motorcykelveje er kommuneveje, vil der blive taget skridt til, at kommunerne hos Vejdirektoratets seks regionale vejcentre kan få inspiration til, hvordan de kan gennemføre en særlig trafiksikkerhedsinspektion på disse veje."

Undersøgelsen af motorcykelulykkerne viste, at en stor andel af ulykkerne sker på de mindre landeveje. Og mange af disse veje indgår i et net af ruter, som motorcyklisterne særlig godt kan lide, fordi de giver gode køreoplevelser. Ruterne er beskrevet på bike.dk, som er et netsted for motorcyklister. Ruterne fremhæves

bl.a., fordi de giver gode køreoplevelser – gode sving og bakker, flot natur og begrænset trafik. Næsten halvdelen af de undersøgte ulykker skete på disse ruter.

Da der typisk er tale om veje med begrænset trafikal betydning, så er det også veje, som har lav prioritet i vejmyndighedernes prioriteringer. Og dermed er sikkerhedsforholdene ikke altid optimale. HVU's undersøgelser viste da også, at uheldig vejudformning og mangelfuld vedligeholdelse i flere tilfælde enten var en egentlig ulykkesfaktor (havde vejen været i orden var ulykken ikke sket) eller var med til at forværre motorcyklistens skader (typisk pga. faste genstande). HVU's vurdering er, at vejenes sikkerhed i mange tilfælde vil kunne forbedres for forholdsvis begrænsede midler. Og derfor anbefaler HVU, at vejmyndighederne gennemfører trafikikkerhedsinspektion af motorcykelruterne – med særlig vægt på trafikikkerheden for motorcyklister.

For at hjælpe denne proces i gang har HVU gennemført forskellige initiativer.

I første omgang blev der fremstillet kort med de populære motorcykelruter. Herefter blev samtlige motorcykelulykker over en årrække placeret på samme kort. Det viste sig, at ca. 30 % af alle motorcykelulykker sker på motorcykelruterne, som kun udgør ca. 15 % af vejnettet. Kortene er udarbejdet på tre forskellige detaljeniveauer: De seks vejcenterområder, de 11 politikredse og alle kommuner.

HVU har også fået udarbejdet en folder, hvor det beskrives, hvordan vejmyndighederne kan gennemføre en begrænset trafikikkerhedsinspektion med særlig vægt på motorcyklisternes sikkerhed.

HVU har præsenteret materialet for vejmyndighederne på en række samarbejds møder på vejcentre med deltagelse af kommunerne i området. På møderne er der bl.a. gennemgået, hvordan vejmyndighederne kan inspicere ruterne med fokus på bl.a. afmærkning, oversigt og synlighed i forbindelse med kryds og indkørsler, høje kanter, faste genstande og skrån timer/grøfter tæt på vejen.

Materialet – kortene med motorcykelruter og ulykker samt folderen om trafikikkerhedsinspektion – findes på HVU's hjemmeside. [www.hvu.dk](http://www.hvu.dk) under Motorcykelulykker/Inspektion af populære mc-ruter.

På Vejforum vil anbefalingerne fra Havarikommissionen og det udarbejdede materiale blive præsenteret med eksempler på nogle af de vejtekniske forhold, som må betragtes som særligt farlige for motorcyklister. Dette som oplæg til en god drøftelse af muligheden for at gennemføre de foreslåede trafikikkerhedsinspektioner. Indlægget kan evt. suppleres med erfaringer fra kommuner, der har prøvet den anbefalede metode.