

TAUSTATIETOJA

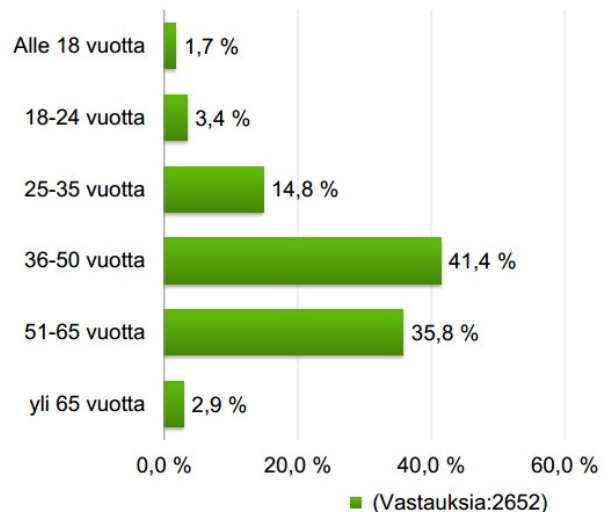
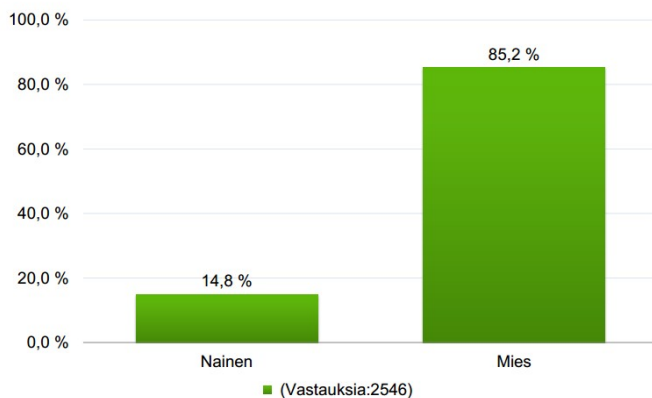
Suomen Motoristit ry (SMOTO) ja **Liikenneturva** tekivät yhdessä liikenneturvallisuuksaiheisen kyselyn motoristeille helmikuussa 2015. Yhteisen motoristikyselyn tarkoituksena oli kerätä motoristeilta tietoa vaaratilanteista, varusteista, koetuista riskeistä ja turvallisuudesta.

Kysely tehtiin internet-kyselynä siten, että linkki kyselyyn oli Liikenneturvan sivuilla. SMOTO puolestaan tiedotti kyselystä omia kanaviaan pitkin. Lisäksi MP-messuilla (30.1.-1.2.2015) jaettiin sekä Liikenneturvan että SMOTOn messupisteissä lipukkeita, joissa mainostettiin kyselyä.

Kyselyyn tuli kaikkiaan 2714 vastausta. Suurin osa, yli 60 %, vastauksista tuli kahden ensimmäisen päivän aikana (27.-28.1.), kun kysely oli varsinaisesti avattu. MP-messujen jälkeisenä viikkona vastanneita oli vielä keskimäärin yli 40 vastausta päivässä. Kysely suljettiin helmikuun lopussa.

Tässä muutamia taustatietoja vastaajista ja vastauksia yleisellä tasolla.

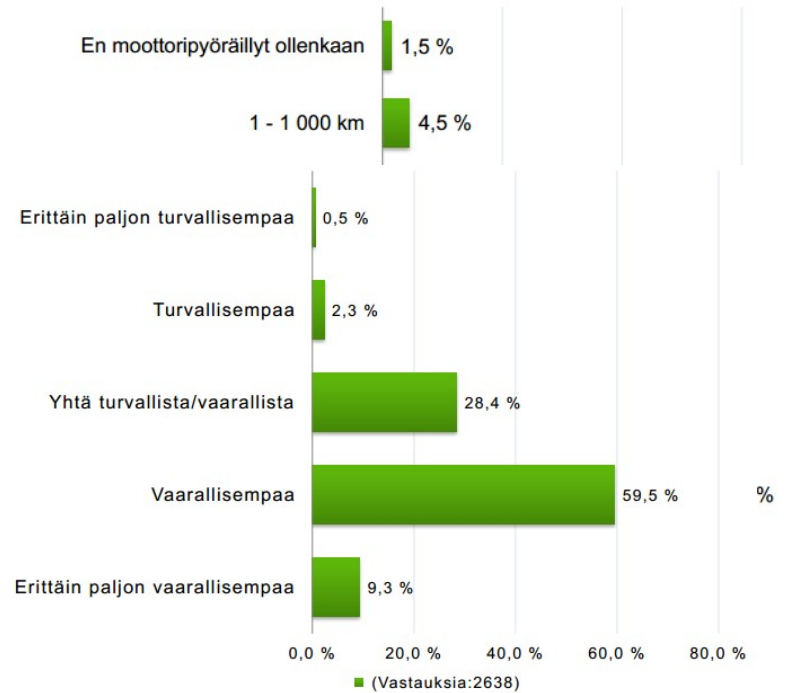
Sukupuoli ja ikä



Kokemus ja ajokilometrit 2014



Oma riskiarvio (moottoripyöräily suhteessa autoiluun)

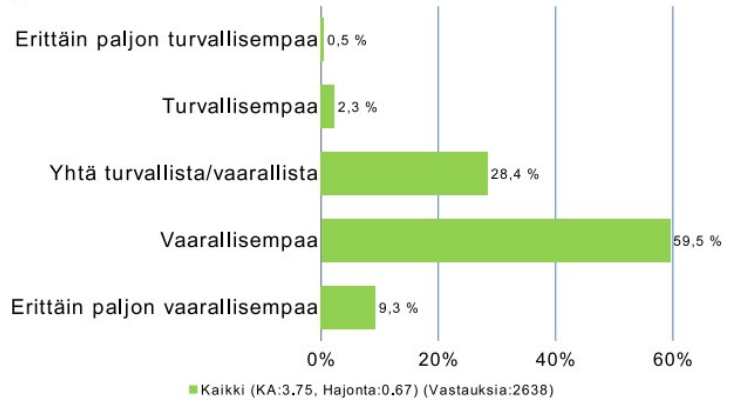


TULOKSIA on analysoitu Liikenneturvassa ja niistä on myös keskusteltu laajasti SMOTO:n piirissä. Seuraavassa on muutamia havaintoja, joita SMOTO haluaa tuoda mukaan Motoparlamentin keskusteluun.

MOTORISTIT OVAT SITÄ MIELTÄ, ETTÄ...

...he ymmärtävät valitsemaansa liikumismuotoon ja harrastukseensa liittyvät riskit ja heikomman turvallisuusasemansa liikenteessä...

Miten turvallista tai vaarallista moottoripyörällä ajo on henkilöautoilla ajoon verrattuna oman arviosi mukaan ?



Runsa kaksi kolmasosaa piti moottoripyörällä ajoa vaarallisempana tai erittäin paljon vaarallisempana kuin henkilöautolla ajamista.

Ajokokemuksella on jonkin verran vaikutusta vaarallisuuden pitämiseen: yli 15 vuoden ajokokemuksen omaavista noin 5 % pienempi osuus piti moottoripyöräilyä henkilöautoilua vaarallisempana verrattuna pienemmän ajokokemuksen omaaviin.

Erot moottoripyörällä ajon vaarallisuuden pitämisessä olivat niin ikäryhmän, ajokokemuksen tai moottoripyörätyypin suhteen melko pieniä.

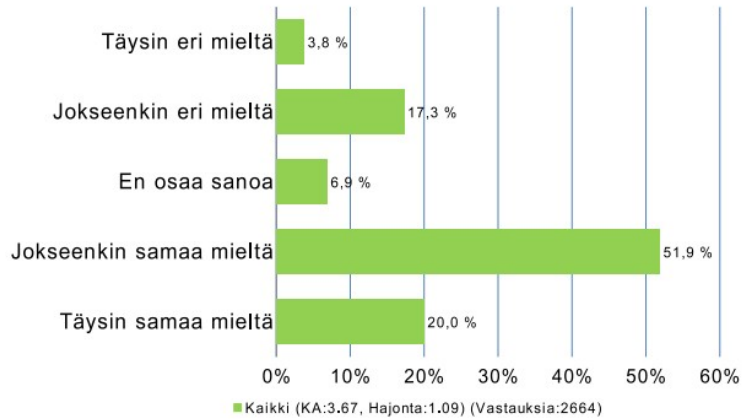
SMOTO:n kanta:

Moottoripyöräilijät ovat heikoimmassa asemassa liikenteessä verrattuna muihin moottoriajoneuvoihin. Kyselyn mukaan tästä olemme hyvin yksimielisiä ikään, ajokokemukseen ja moottoripyörätyyppiin katsomatta. Tämä näkemys juontaa siitä, miten muiden ajoneuvotyyppien kuljettajat suhtautuvat motoristeihin ja minkälaisia kokemuksia motoristeille on syntynyt liikenteessä.

SMOTO ehdottaa, että viranomaiset huomioivat tiestön ja sen varusteiden suunnittelussa, toteutuksessa ja huolto- ja korjaustoimenpiteissä moottoripyöräilyyn liittyvät turvallisuustekijät.

... he ovat hankkineet omasta mielestään hyvät tai erittäin hyvät suojarusteet...

Olen hankkinut parhaat mahdolliset turvavarusteet parantamaan turvallisuuttani motoristina.



Yli 70 % vastaajista on joko jokseenkin samaa mieltä tai täysin samaa mieltä väittämän kanssa, että on hankkinut parhaat mahdolliset turvavarusteet parantamaan turvallisuuttaan motoristina. Noin joka viides puolestaan vastaa olevansa sitä mieltä, että ei ole hankkinut parhaita mahdollisia turvavarusteita.

Vastaajan iällä ja ajokokemuksella ei ole paljoakaan vaikutusta tähän vastaukseen.

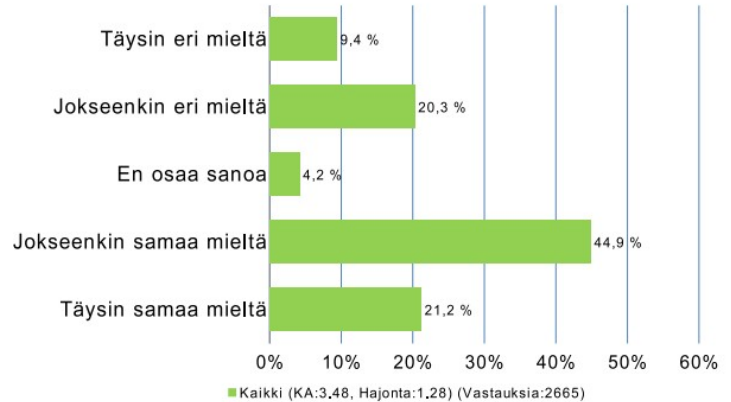
SMOTO:n kanta:

Motoristeille on tarjolla runsaasti erilaisia ajovarusteita. Pakollisia ajovarusteita on vain kypärä. Siitä huolimatta motoristeista 72% kertoo hankkineensa vähintään hyvät ajovarusteet. Useilla motoristeilla on useita kypäriä ja erilaisia ajovarusteita. Ajovarusteisiin luetaan kypärän lisäksi suojaavat ajopuku, ajokengät ja ajohanskat. Kustannuksia tästä kertyy noin 700-3000 euroa jokaiselle. Motoristit osaavat ja haluavat suojata itseään vapaaehtoisesti.

SMOTO esittää, että henkilökohtaisten suojarusteiden (*Personal Protection Equipment, PPE*) tekeillä olevaa standardia ei oteta Suomessa pakottavaksi säädökseksi.

... välttävät ajamista huonoissa olosuhteissa...

Vältän ajoa tietyissä olosuhteissa parantaakseni omaa turvallisuuttani.



Noin kaksi kolmasosaa välttää ajamista tietyissä olosuhteissa parantaakseen omaa turvallisuuttaan. Niitä, jotka olivat väittämän kanssa jokseenkin tai täysin eri mieltä, oli kolmannes.

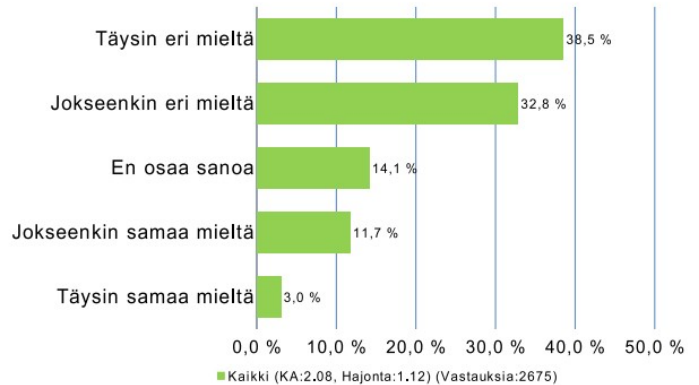
Standard- ja customtyyppisten pyörien kuljettajiin vaikuttivat olosuhteet vähiten, supersport-, kevyt-mp- ja off-road-tyyppien eniten.

SMOTO:n kanta:

Motoristit tunnistavat, huomioivat ja varautuvat muuttuviin ajo-olosuhteisiin. Motoristit muuttavat tarvittaessa ajoreittiä liikenne- ja ajo-olosuhteiden tai sää- ja kelimuutoksien mukaisesti. Motoristit ovat hyvin turvallisuustietoisia ja pääsääntöisesti välttävät ruuhkautuneita tieosuuksia. Turvallisuuskäyttäytyminen kehittyi omien taitojen ja ajokokemuksen karttumisen myötä.

... turvallisuuden parantaminen ei vaikuta moottoripyöräilyn määrään...

Jos moottoripyöräily olisi nykyistä turvallisempaa moottoripyöräilisin enemmän.



Yli kaksi kolmasosaa motoristeista on sitä mieltä, että turvallisuuden parantaminen ei juuri vaikuttaisi moottoripyöräilyn määrään.

Vastauksiin vaikutti jonkin verran se, miten vaarallisena vastaaja piti moottoripyöräilyä. Siinä ryhmässä, jotka vastasivat moottoripyöräilyn olevan erittäin paljon vaarallisempaa henkilöautolla ajoon verrattuna, vastasi noin viidennes olevansa sitä mieltä, että voisi moottoripyöräillä enemmän, jos se olisi turvallisempaa.

Kuitenkin moottoripyöräilyä erittäin paljon henkilöautoilua vaarallisempana pitävistä noin 60 %:iin, ei turvallisuuden paranemisella olisi vaikutusta ajamisen määrään.

SMOTO:n kanta:

Motoristit ovat hyvin tietoisia siitä, että he ovat liikenteessä turvattomia liikkuja. Moottoripyöräilyyn liittyy annos vaaraa, mutta myös vapautta ajaa silloin kun haluaa, siellä missä haluaa ja millä haluaa. Moottoripyöräily on tietoinen valinta. Motoristien oma turvallisuustietoisuus on lisääntynyt koulutuksen ja tiedotuksen tuloksena merkittävästi viime vuosina.

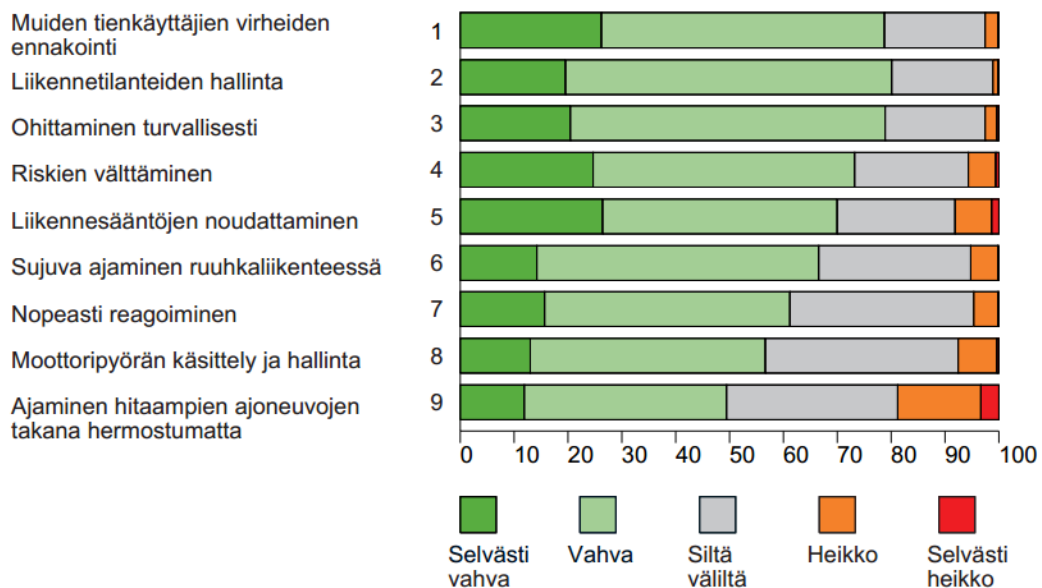
SMOTO näkee, että motoristit ovat merkittävä tienkäyttäjärühmä, joka tulee ottaa omine piirteineen huomioon tasapuolisesti muiden tienkäyttäjärühmien tavoin tieliikenteessä ja säädöksissä.

SMOTO esittää, että moottoripyöräilyyn ei kohdistettaisi uusia säädöksiä tai poikkeuskohtelua, vaan säädösten purku kohdennetaan koskemaan myös moottoripyöräilyä. Mikäli uusien rajoitusten tai vastaavien pohtiminen tulee ajankohtaiseksi, niiden valmistelu ja vaikutusarviot tulee perustua tutkittuun ja riippumattomaan tietoon, joka perustuu suomalaisiin olosuhteisiin.

MOTORISTIEN ASEENTEESTA ON HAVAITTU, ETTÄ...

... kokemuksen karttuessa tunnistetaan paremmin omien taitojen rajallisuus...ja... kokemuksen karttuessa ymmärretään paremmin sääntöjen ja niiden noudattamisen merkitys...

Mitkä ovat vahvat ja heikot puolesti moottoripyöräilijänä



Sääntö-motoristit

- ajaminen hitaampien ajoneuvojen takana hermostumatta
- liikennesääntöjen noudattaminen
- riskien välttäminen

Taito-motoristit

- liikennetilanteiden hallinta
- sujuva ajaminen ruuhkaliikenteessä
- nopeasti reagoiminen
- moottoripyörän käsittely ja hallinta

"Sääntö"-luokan tekijöiden osuus kasvaa iän mukana ja toisaalta "Taito"-luokan vahvuustekijöiden korostaminen vähenee iän myötä.

SMOTOn kanta:

Motoristit osaavat ennakoida muiden tienkäyttäjien virheitä ja osaavat hallita erilaisia liikennetilanteita. Silti onnettomuuksia tapahtuu jatkuvasti. Vaaratilanteita tulee silloin, kun autoilijat tekevät sellaisia virheitä, ettei niitä voisi ajatellakaan.

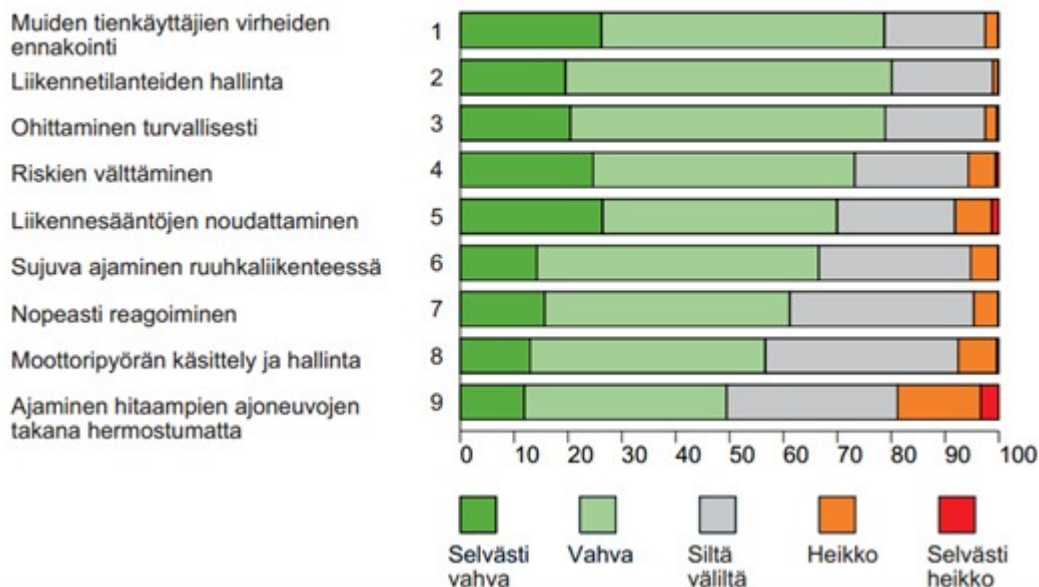
Motoristit arvostavat keinoja, joiden tavoitteena on saada autoilijat ottamaan moottoripyörät paremmin huomioon ja kunnioittamaan motoristeja tasavertaisina osallisina liikenteessä.

SMOTO esittää, että motoristien liikenneturvallisuutta edistettäisiin myös uusilla keinoilla, kuten sallitaan moottoripyörillä ajaminen bussikaistoilla. Tästä on saatu erinomaisen positiivisia tuloksia Tukholman ja Britannian kokeiluissa. Kokeilujen mukaan niin autoilijat, bussikuljettajat ja motoristit ovat olleet erittäin tyytyväisiä kokeiluihin.

MOTORISTI ITSE TIETÄÄ, ETTÄ...

... hänellä on sekä vahvuuksia ja heikkouksia...

Mitkä ovat vahvat ja heikot puolesti moottoripyöräilijänä



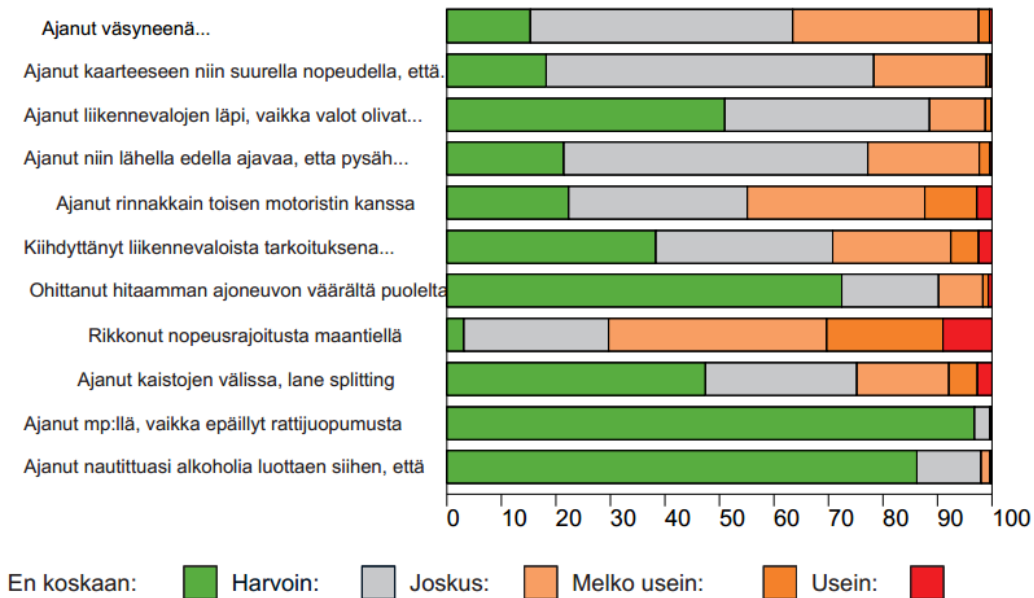
SMOTOn kanta:

Motoristit tunnistavat, että heillä on vielä opittavaa moottoripyörän käsittelyssä ja malttamisessa ajaa hitaampien takana.

SMOTO haluaa kiinnittää huomiota vapaaehtoisen moottoripyöräilykoulutuksen kehittämiseen ja ajokoulutusta antavien henkilöiden osoitettuun pätevyYTEEN sekä moottoripyöräkoulutuksen tarjonnan laajaan näkyvyyteen.

SMOTO ehdottaa, että moottoripyörän kuljettajantutkinnon menestyksekkäästi suorittaneet ja moottoripyörän ajo-oikeuden saaneet henkilöt tulisivat automaattisesti SMOTOn jäseniksi ja siten moottoripyöräilyn turvallisuuskoulutuksen pariin.

Kuinka usein olet moottoripyörällässäsi...?



Sääntö-motoristeista yli kaksi kolmasosaa kuuluu ryhmään, jolla ei ole ”melko usein” tai ”usein” havaittuja ajotaparikkomuksia.

Motoristit, joilla vastauksena mukaan liikennesääntöjen noudattaminen oli ”siltä väliltä” (siis, ei heikko eikä vahva puoli), osuus em. ryhmässä oli kolmannes.

SMOTO:n kanta:

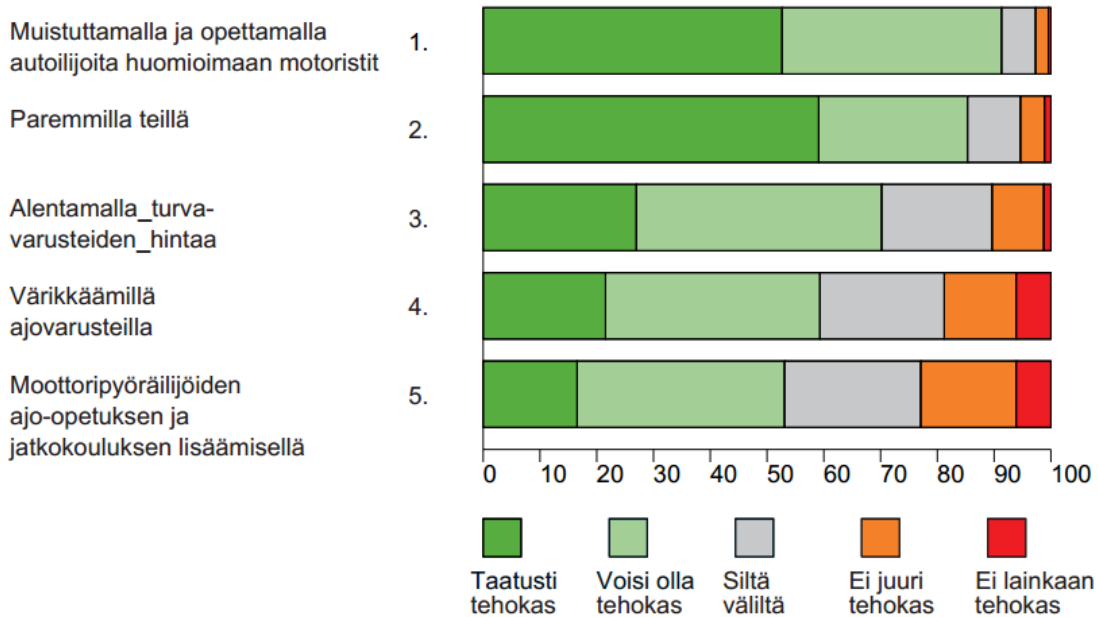
Motoristit suhtautuvat rattijuopumukseen tiukan kieltävästi. Tässä yhteydessä SMOTO yhtyy motoristien yleiseen näkemykseen.

Nopeusrajoituksen noudattaminen on koettu vaikeaksi. Tähän vaikuttaa myös se, että motoristit kokevat ajavansa jouheasti liikenteessä ja hallitsevansa kuuluisenkin liikennetilanteen, mitä tulee muihin tienkäyttäjiin. Nopeusrajoitusten noudattamisessa motoristien käyttäytyminen ei näyttäisi poikkeavan merkittävästi autoilijoista.

SMOTO ehdottaa, että nopeusrajoituksia asetettaessa otettaisiin paremmin huomioon tien laatutekijät ja liikenneympäristön ominaisuudet. Tiellä, jossa on käytetty korkealuokkaisia ja turvallisia ratkaisuja suunnittelussa ja rakentamisessa, tulisi olla näitä vastaava nopeusrajoitus.

... turvallisuutta voisi tehokkaimmin lisätä...

Miten moottoripyöräilyn turvallisuutta mielestäsi voisi lisätä?



Suurimman ja yhtenäisimmän kannatuksen toimenpiteistä sai "Muistuttamalla ja opettamalla autoilijoita huomioimaan motoristit paremmin". Yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että se olisi taatusti tehokas keino.

Myös "Paremmilla teillä" -toimenpiteen kannatus oli lähes samalla tasolla. Kolmannelle sijalle pääsi "Alentamalla turvavarusteiden hintaa"-toimenpide. Sitä piti runsas neljännes taatusti tehokkaana ja lähes joka toisen mielestä se voisi olla tehokas keino.

Listan toimenpiteistä heikoiten sijoittuivat värikkäämmät ajoasut ja moottoripyöräilijöiden ajo-opetuksen ja jatkokoulutuksen lisääminen. Viimeksi mainittuakin kuitenkin 16.6. % piti, että se olisi taatusti tehokas keino ja 36.6 % "voisi olla tehokas keino". Vastaavasti 16.8 %:n mielestä se ei olisi juurikaan tehokas keino ja 6.0 %:n mielestä ei olisi lainkaan tehokas keino.

Ajokokemuksen lisääntyessä (ryhmässä yli 5 vuotta) koulutusta pidettiin vähän useammin tehokkaana kuin alle viiden vuoden ajokokemuksen ilmoittaneet.

SMOTOn kanta:

Motoristit toivovat, että autoilijoita muistutettaisiin motoristien huomioimisesta liikenteessä. Motoristit ovat tasavertainen muiden ajoneuvojen kuljettajien kanssa. Moottoripyörä tulee tunnustaa oleelliseksi osaksi liikennejärjestelmää ja tasavertaiseksi liikennevälineeksi muiden ajoneuvojen kanssa.

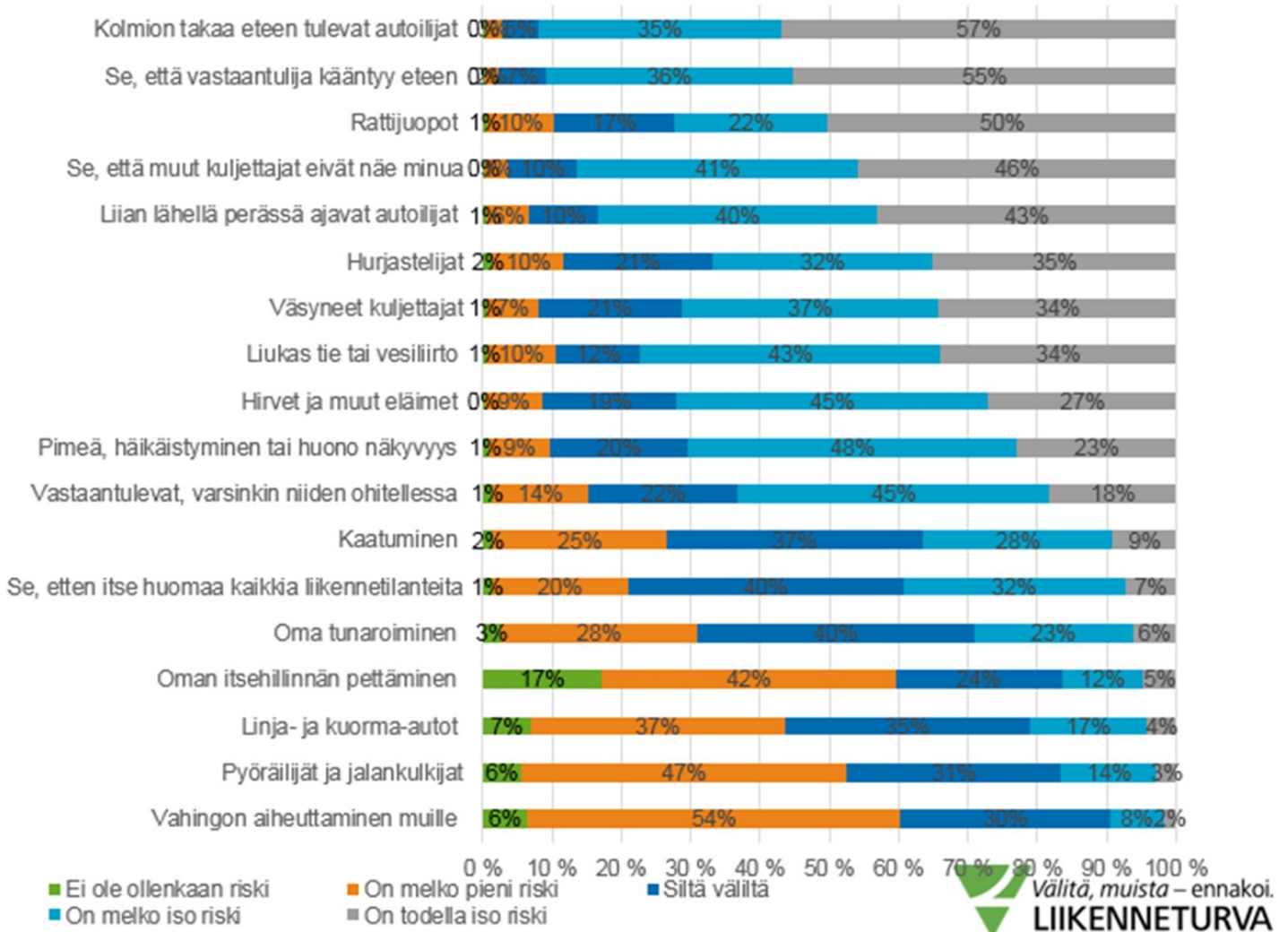
Motoristit suhtautuvat epäilevästi pakollisen ajo-opetuksen ja jatkokoulutuksen lisäämiseen. Tästä on saatu kielteisiä kokemuksia viimeisimmän ajokorttiudistuksen yhteydessä.

SMOTO näkee, että koulutus- ja opetustoimet tulisi kohdentaa ajokokemuksen kehittymisen ja perusajotaitojen oppimisen jälkeiseen aikaan. Koulutukseen ja opetukseen osallistuminen on aina vapaaehtoista. Kaikessa opetuksessa ja koulutuksessa on huomioitava kunkin motoristin lähtötilanteen tiedot ja erityisesti taidot. Ykkösluokkalaiselle ei voi opettaa kolmannen luokan opetusohjelman matematiikkaa tai kuvaamataittoa.

SMOTO ehdottaa, että erityinen huomio kohdennetaan siihen, että moottoripyöräkouluttajina toimivat henkilö todetaan soveltuviksi ja päteviksi antamaan vapaaehtoista ajokoulutusta.

SMOTO esittää, että motoristien turvallisuus tieverkolla otetaan nykyistä paremmin huomioon tiestöä ja sen varusteita suunniteltaessa ja valittaessa ratkaisuja toteutukseen.

... suurimmat riskit liikenteessä ovat...



Isoimmiksi riskitekijöiksi nousivat "Kolmion takaa eteen tulevat autoilijat" sekä "se, että vastaantulija kääntyy eteen". Noin yhdeksän kymmenestä mielestä se on joko melko iso riski (34.9 ja 35.6) tai todella iso riski (57.1 ja 55.3 %). Näiden kanssa lähes samalla tasolla on "se, että muut kuljettajat eivät näe minua". Voikin sanoa, että näissä kolmessa on kyse hyvin samasta asiasta, vastapuolena olevan autoilijan virheestä, mikä johtuu yleensä siitä, että autoilija ei huomaa syystä tai toisesta moottoripyöräilijää tai arvioi nopeuden/etäisyyden väärin. Näissä tilanteissa moottoripyöräilijä altistuu törmäykselle auton kanssa ja siten vakaville seurauksille.

Lähes samalle tasolle (k.a. 4.19) nousee "Liian lähellä perässä ajavat autoilijat". Yleinen liikenteen pelon aihe "rattijuopot" on riskinä korkealla myös motoristien vastauksissa.

SMOTO:n kanta:

Motoristit ovat liikennejärjestelmän suojattomin liikkujaryhmä. Tämä näkyy siinä, miten suurena riskinä koetaan muun muassa, että vastaantulija kääntyy moottoripyörän eteen, muut kuljettajat eivät huomaa moottoripyörää, liian lähellä perässä ajavat autoilijat, ohittelevat vastaantulijat ja rattijuopot. Siis tekijöitä, joihin motoristit eivät juuri voi vaikuttaa.

SMOTO esittää, että ryhdytään toimenpiteisiin, joilla moottoripyörien havaittavuutta voidaan parantaa. Tällaisia ovat mm. useat älyliikenteen ja tievalaistuksen uudet ratkaisut, joka auttaa autoilijoita havaitsemaan lähestyvän moottoripyörä ja arvioimaan sen etäisyyttä ja nopeutta.

SMOTO esittää myös, että moottoripyörissä sallitaan monipuoliset huomio- ja ajovalot, jotka erottavat moottoripyörän esim. yhdellä etuvalolla ajavasta autosta ja korostavat vastaantuloille ja takaa lähestyville kuljettajille, että kyseessä on moottoripyörä. Tämä tulee säilyttää vapaaehtoisena ja valinnaisena ratkaisuna.

Liukas tie tai vesiliirto on melko iso riski 43.2 % mielestä ja todella iso riski 34.1 % mielestä. Kaatuminen koetaan sitä huomattavasti pienemmäksi riskiksi: 27.5 % melko iso riski ja 9.1 % todella iso riski.

Kysymyksessä oli mahdollisuus myös kirjata muita asioita, joita pitää riskinä moottoripyöräillessä. Tähän kertyikin suuri määrä, yli seitsemän sataa, avovastausta.

Seuraavassa on luokiteltu niistä useammin mainittuja:

- Erilaiset kuvaukset tiestön kunnosta tai muista puutteista, useasti mainittu myös keskikaiteet, erityisesti vaijerikaiteet.
- Muiden, varsinkin autoilijoiden, asenteet, road rage, kiusaaminen.
- Autoilijoiden taito, osaaminen ja ajokyky - erityisesti iäkkäät sekä "kännykkää räpläävät" kuljettajat.
- Tiellä oleva irtosora, öljy, muu irtotavara esimerkiksi onnettomuuden jälkeen.
- Hitaat ajoneuvot; traktorit ja muut maatalousajoneuvot - osittain nämä myös tielle tulevan saven vuoksi.
- Oman ajoneuvon yllättävä tekninen vika - erityisesti rengasrikko

SMOTO:n kanta:

Tiestön kunto, kunnossapito ja varusteet ovat ratkaisevan tärkeitä tekijöitä, jotka suoraan vaikuttavat kaksipyöräisten turvallisuuteen - jopa enemmän kuin autojen turvalliseen ajamiseen. Erityisen huolissaan motoristit ovat mm. tienpinnan kunnosta ja kunnossapidosta. Huolet kohdistuvat veden kerääntymiseen ajouriin, liukkaisiin pinnoite-, paikkaus- ja saumausmateriaaleihin, keski- ja reunakaiteiden turvallisuuteen motoristien kannalta, tien päälleosteella olevaan irtosoraan, saveen ja erilaisiin öljyihin ja nesteisiin. Näiden seurauksena syntyy pelko kaatua ja oman ajoneuvon turmeltumisesta kaatumisen yhteydessä. Uusia huolta aiheuttavia ilmiöitä ovat tien keskialueiden ja merkintöjen jyrksinnät sekä muut tienpintaan käytettävät merkintämateriaalit. Näiden tarpeellisuutta ja turvallisuusvaikutuksia moottoripyöräilyyn tulisi tarkastella kriittisesti. Liikennemerkkit ovat viime kädessä lailliset ja viralliset liikenteenohjauksen välineet. Tienpinnan merkintöjen ja jyrksintöjen laatuvaatimuksissa ja teko-ohjeistuksessa tulisi ottaa moottoripyörät huomioon aikaisempaa konkreettisemmin.



SMOTO esittää, että tiestön päällysteessä, hoidossa ja kunnossapidossa, merkinnöissä ja jysinnöissä sekä varusteissa huomioidaan myös motoristien turvallisuus. Kaikki päällysteen pinnan ylä- tai alapuolella olevat merkinnät tai jysinnät aiheuttavat vaaratilanteita moottoroiduille kaksipyöräisille. Vaaratilanteiden hallintaan tulisi tienpitäjien varustautua myös siinä tapauksessa, että motoristi kaatuu puutteiden tai laiminlyöntien johdosta, törmäisi tieympäristön laitteisiin tai varusteisiin, kaatuu jysityn tai kohotetun tiemerkinän takia tai kokee ympäristön muuten fyysisesti turvattomaksi.

MOTORISTIA ASKARRUTTAA...

... Pieneneekö jatko-opetuksen vaikuttavuus kilometrien lisääntyessä?... Ei, koska vasta perustaidot opittuaan kuljettaja voi omaksua uusia taitoja.

... Jos ajat paljon, korvaako kokemus jatkokoulutuksen tarpeen? ... Ei, koska kokemus on voinut syntyä väärästä tiedosta, käyttäytymisestä tai koulutuksesta.

... Onko kertauskoulutuksen merkitys ajokauden alussa merkittävä? ... KYLLÄ, koska ajokauden alussa ajotaito ei ole enää samalla taito/tietotasolla, joka edellisen ajokauden lopussa saavutettiin. Moottoripyörällä ajamista ei tule verrata polkupyörällä ajamiseen, jonka osaa kerran opittuaan. Kyse on aivan erilaisesta ajoneuvosta, tehosta, painosta, ajodynamiikasta, hidastuvuudesta ja esteiden väistämisestä.

... Jos autoilet esim. alle 5000 km vuodessa, tarvittaisiinko autoilijoillekin lisäkoulutusta? ... KYLLÄ, jos tavoitellaan jatkuvaa ajotaidon ylläpitämistä ja liikennetilanteiden hallintaa.

... Onko esim. huomioliivin käytöstä hyötyä, kun liikenneympäristössä on muitakin ko. turvavarustetta käyttäviä - sekoitetaanko muihin? ... Ei, mutta se ei johdu mainitusta syystä. Huomioliivi ei näy eteenpäin useimmissa pyörätyypeissä. Huomioliiviä huomattavasti tehokkaampi huomion herättäjä on kirkkaan värinen kypärä. Se näkyy joka suuntaan, ei jää katteiden tai plexin taakse ja se on aina mukana ja käytössä.

... Milloin Suomeen saadaan ensimmäinen motoristiystävällinen tie Norjan mallin mukaan (kaideratkaisut, tolpat ja merkit kaukana kaistasta)? ... Toivottavasti pian. Se olisi erinomainen osoitus tienpitäjän kyvystä ja halusta vastata kaikkien liikenteessä olijoiden turvallisuushaasteisiin. Se olisi myös erinomainen väline vaikutusten todenmukaiseen arviointiin ja tutkimiseen, jolloin voitaisiin tehdä johtopäätöksiä tiestön kehittämisestä todellisiin suomalaisiin kokemuksiin perustuen.

... Voittaisiinko mp-onnettomuuksien tilastointia parantaa jatkossa, jotta voitaisiin tehdä paremmin vaikuttavaa turvallisuustyötä? ... KYLLÄ, koska nykyisellään käytettävissä oleva tieto ensinnäkään ei kata riittävää osuutta kaikista onnettomuuksista, toisaalta nykyinen käytäntö ei kirjaa riittävästi tapahtumaan liittyviä edeltäviä ja vallitsevia tilanne tietoja kuten olosuhde-, tapahtuma- ja seuraustietoja.

SMOTO:n kanta:

Suomessa tulee ottaa moottoripyörät oleelliseksi osaksi liikennejärjestelmää ja sen suunnittelua. Motoristit tulee huomioida haavoittuvina tienkäyttäjinä. Motoristien liikenneturvallisuus tulee ottaa huomioon täydessä laajuudessa kuten muidenkin tienkäyttäjien eli autoilijain, pyöräilijain ja jalankulkijain sekä raskaiden ajoneuvojen kuljettajain.

Moottoripyöriin ei tule kohdistaa uusia pakottavia säädöksiä, vaan jo olemassa olevia säädöksiä tulee purkaa hallitusohjelman tavoitteiden mukaisesti.

Liikenneonnettomuuksien tiedot tulee koota yhteen kansalliseen tapahtumarekisteriin, jossa on niin poliisin, terveydenhuollon, vakuutusyhtiöiden kuin tienpitäjän tietoon tulleet onnettomuudet (vaikka ne eivät olisikaan johtaneet vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan) kaikkine onnettomuutta edeltävine ja vallitsevine ja seuraustietoineen koskien niin tien pinnan, hoidon ja kunnossapidon, sään, kelin, nopeuden, henkilö- ja ajoneuvovahinkojen laatua ja/tai tilaa.

Motoristien onnettomuuksien tilastointia tulee kehittää siten, että syntyy kokemukseen perustuvaa ja tutkittua tietoa moottoripyörien onnettomuuksista ja niihin johtaneista tapahtumista. Näiden perusteella voidaan päätyä tehokkaisiin ja kohdennettuihin turvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin ja kehitystoimiin.

SMOTO esittää, että moottoripyöräilyn liikenneturvallisuutta parantamaan asetetaan asiantuntijatyöryhmä, jonka tehtäviin sisällytetään mm.

- a) kehittää moottoripyöräonnettomuuksien tilastointia ja niihin liittyvän tiedonkeräämistä kattamaan kaikki henkilö- tai aineellisiin vahinkoihin johtaneet mp-onnettomuudet tulivatpa ne poliisin, vakuutusyhtiö, terveydenhuollon tai muun toimijan tietoon
- b) selvittää motoristien tyypillisten onnettomuuksien tarkemmat tiedot
- c) kehittää näiden tietojen perusteella keinoja edistää motoristien turvallisuutta ja välttää tyypillisimmät henkilövahinkoihin johtavat onnettomuudet
- d) selvittää kokonaiskustannuksiltaan ja -vaikutuksiltaan edullisin riittävä menettely tieliikenteessä käytettävien moottoripyörien teknisen kunnan ylläpitämiseen
- e) selvittää kustannustehokkaat keinot edistää ja kehittää motoristien liikenneturvallisuutta, kuljettajakoulutusta, vapaaehtoista lisäkoulutusta, tiedonsaantia, kampanjointia ja liikennekäyttäytymistä
- f) laatia moottoripyöräilyyn kohdennettu turvallisuusvisio ja -tavoitteet
- g) liikenteen White Paperin jalkauttaminen ja ulottaminen moottoripyöräilyyn soveltuvin ja tarkoituksen mukaisin osin tukien turvallisuusvisiota ja -tavoitteita.