



Moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuus

Pohjoismainen kannanotto



2012



Nordisk Motorsykel Råd (Pohjoismainen moottoripyöräneuvosto), NMR

NMR on pohjoismainen keskustelu- ja yhteistyöelin moottoripyöräjärjestöille, joiden jäsenet harjoittavat maantieajoa. NMR syntyi 1970-luvun puolivälissä. Neuvosto antaa yhteisiä kannanottoja pohjoismaisiin kysymyksiin ja pyrkii lisäämään ymmärrystä moottoripyöräilijöiden erityisiä ongelmia ja tarpeita kohtaan Pohjoismaissa. NMR myös tukee pohjoismaisten moottoripyöräilijöiden välistä yhteistyötä ja kannustaa heitä jakamaan kokemuksia keskenään. NMR:ssä on hieman alle 150 000 jäsentä seitsemässä eri järjestössä, ja se edustaa noin 850 000 pohjoismaista moottoripyöräilijää.

NMR:n jäsenet ovat:

BLS Sniglar, Islanti	www.sniglar.is
Danske Motorcykelklubbens Råd (DMC), Tanska	www.dmc-org.dk
MC Touring Club (MCTC), Tanska	www.mctouringclub.dk
Norsk Motorcykel Union (NMCU), Norja	www.nmcu.org
Moottoripyöräkerho 69 (MP 69), Suomi	www.mp69.fi
Suomen Motoristit r.y (SMOTO), Suomi	www.smoto.fi
Sveriges MotorCyklister (SMC), Ruotsi	www.svmc.se

Johdanto

Kaikista viranomaisten ja moottoripyöräilijöiden tekemistä liikenneturvallisuusaloitteista huolimatta moottoripyöräilystä ei tule koskaan täysin riskitöntä. Tämän tosiasian vahvisti Yhdysvaltain korkein tuomioistuim jo 1972: «Turvallisuus ja riskittömyys eivät ole synonyymeja.» Suurin osa moottoripyöräilijöistä ymmärtää, että he ovat suojattomia ja että moottoripyörän ajamiseen tarvitaan erityisiä taitoja, kuten keskittyneet ja tiedostavat ajotapa.

Jos kaikki osapuolet, eli moottoripyöräilijät, muut liikennöijät ja tienpitäjät, toimivat täysin oikein, on kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden pohjoismaisten moottoripyöräilijöiden määrässä mahdollista saavuttaa EU:n vuodelle 2020 asettama tavoite.

Usein sanotaan, että moottoripyöräily on viisi, kymmenen tai kaksikymmentä kertaa vaarallisempaa kuin autoilu. Toisaalta tämä on totta: moottoripyöräilijään kohdistuu huomattavasti suurempi riski kuolla tai loukkaantua onnettomuuden sattuessa. Pienehköstä kahden auton välisestä kolarista seuraa usein vain aineellisia vaurioita, kun taas vastaava kolari auton ja moottoripyörän välillä johtaa usein moottoripyöräilijän loukkaantumiseen. Moottoripyöräilijät ovat suojaton liikennöijäryhmä, ja siksi heihin kohdistuu suurempi *loukkaantumisk*. Toisaalta vakuutuslastoista käy ilmi, että moottoripyöräilijät eivät ole autoilijoita useammin osallisina liikenneonnettomuuksissa. Toisin sanottuna moottoripyöräilijät eivät ole suuremmissa vaarassa *joutua onnettomuuteen* kuin muut liikennöijäryhmät.

Moottoripyöräilijöiden varusteista ei ole säädettyä lakia Pohjoismaissa. Silti pohjoismaiset moottoripyöräilijät ostavat vuosittain useiden miljoonien kruunujen edestä suojavarusteita, mikä kertoo selkeästi heidän olevan tietoisia turvallisuustekijöistä. Lisäksi kaikki pohjoismaiset moottoripyöräjärjestöt järjestävät vapaaehtoisia jatkokoulutus- ja ensiapukursseja, joille tuhannet moottoripyöräilijät osallistuvat omalla kustannuksellaan. Tämä todistaa osaltaan, että moottoripyöräilijät haluavat parantaa turvallisuuttaan. Moottoripyöräyhteisön sisäinen turvallisuuskeskustelu on tärkeä, mutta usein unohdettu väline, jolla voidaan levittää tietoa turvallisuudesta ja luoda positiivinen asenne liikenneturvallisuutta kohtaan. Pohjoismaissa moottoripyöräilijät ja moottoripyöräjärjestöt ovat saaneet onnettomuusriskin pienentymään huomattavasti viimeisen 20 vuoden aikana, ilman mainittavaa apua viranomaistaholta.



Useimmat pohjoismaiset moottoripyöräilijät omistavat satojen eurojen edestä suojavarusteita, joita ei ole säädetty laissa pakolliseksi.

Tieympäristö

Teiden suunnittelussa, kunnossapidossa ja rakentamisessa otetaan yleisesti huomioon henkilöautolla matkustavien tarpeet, kun taas moottoripyöräilijät jätetään usein huomiotta. Teiden yksipuolinen suunnittelu ja puutteellinen kunnossapito lisäävät moottoripyöräonnettomuuksia ja erityisesti yhden ajoneuvon onnettomuuksia.

NMR:n näkemyksen mukaan tarvittavien parannusten toteutumiseen menee aikaa, koska niihin vaaditaan sekä tutkimusta että sijoituksia. Toiset parannukset taas voidaan toteuttaa helposti muuttamalla tieviranomaisten ja aliurakoitsijoiden huomion keskipistettä ja tietoisuustasoa.

Teiden tasoa täytyy näin ollen valvoa ja kehittää, jotta myös moottoripyöräilijöiden turvallisuustarpeet täytyisivät. Tähän voidaan pyrkiä edistämällä teiden moottoripyöräystävällistä suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitoa. Niinpä tienrakentajien ja kunnossapitohenkilökunnan tulisi saada koulutusta niistä olosuhteista, jotka muodostavat vaaroja moottoripyöräilijöille. Ennen kaikkea tarvitaan säännöllistä laadunvarmistusta, jossa huomioidaan moottoripyöräilijöiden tarpeet.

Käyttö ja kunnossapito

Kaksipyöräistä ajoneuvoa kuljettavalle moottoripyöräilijälle hyvä ja ennakoitava kitka on tärkeää. Kitkan lisääntymistä tai vähenemistä aiheuttavat tien pinnan muutokset voivat luoda ongelmia moottoripyöräilijälle, vaikka autoilijat eivät niitä edes huomaisi. Tavallisia vuosittain useita moottoripyöräonnettomuuksia aiheuttavia tieongelmia ovat irtosora päällystetyillä teillä, polttoaine- ja öljyvuodot, liukkaat tiemerkinnot, kaivonkannet ja vastaavat, piki- ja muut paikkaukset sekä pitkittäiset jäljet, halkeamat ja reiät. Ruotsin vakuutuslaitost osoittavat, että sora on vaikuttava tekijä kymmenessä prosentissa kaikista moottoripyöräonnettomuuksista.

Kaikissa Pohjoismaissa on selkeitä sääntöjä ja toimintaohjeita, jotka ilmaisevat tarkasti, milloin näihin ongelmiin tulee puuttua. Kaikki vastuunalaiset urakoitsijat eivät kuitenkaan aina seuraa säännöstöä, mikä johtaa siihen, että moottoripyöräilijöitä kuolee ja loukkaantuu.

Jotta sääntöjen noudattamista voitaisiin parantaa, akuutteihin epäkohtiin pitää puuttua ja moottoripyöräilijöitä varoittaa tietyistä ongelmista. NMR ehdottaa seuraavia toimenpiteitä:

- 1. Tiepartio:** Valvoa elin, "tiepartio", tarkistaa ja valvoo valtion päällystettyä tieverkostoa vuoden jokaisena arkipäivänä. Toiminnasta on vastuussa kunkin maan tieviranomainen. Tiepartio koostuu jokaisessa läänissä kahdesta avolava-autolla liikkuvasta henkilöstä. Henkilöillä tulee olla hyvät tiedot teiden käytöstä ja kunnossapidosta, tietoa tieympäristön puutteista, jotka voivat lisätä eri liikennöijäryhmiin kohdistuvaa onnettomuusriskiä, kyky puuttua ongelmiin välittömästi ja valtuudet vaatia urakoitsijoilta ja tienpitäjiltä toimenpiteitä. Jokaisessa autossa tulee olla tarvittavat varusteet, joiden avulla partio voi suorittaa akuutteja toimenpiteitä kuten kitkamittauksia tai varoituskylttien pystytyksiä. Tiepartio ajaa pitkin kaikkia lääninsä päällystettyjä teitä suunnitelman mukaan. Se voi kuitenkin myös suorittaa tehtäviä muilla alueilla, jos tieviranomainen saa ilmoituksia kansalaisilta tai jos vakavien onnettomuuksien yhteydessä halutaan tarkistaa tien epäkohdat. Tiepartion kautta voidaan samalla valvoa, että aliurakoitsijat toteuttavat tieviranomaisen kanssa tehdyt sopimukset.
- 2. Erityiset kyltit moottoripyöräilijöille:** Erilaisista moottoripyöräilijöille vaarallista tieolosuhteista ei usein varoiteta kyltein, koska ne eivät aiheuta vaaraa valtaosalle tiellä liikkujista. Erityiset moottoripyöräilijöitä vaaroista varoittavat kyltit yhdistettynä jo teiden varsilla oleviin kyltteihin ovat helppo tapa lisätä moottoripyöräilijöiden tietoisuutta vaaratekijöistä. NMR on vakuuttunut siitä, että tällaisen kyltin nähdessään moottoripyöräilijä välittömästi hidastaa vauhtiaan, keskittyy tarkemmin ajamiseen ja on valmiina jarruttamaan. Moottoripyöräilijöille suunnatut varoituskyltit olisivat erittäin kustannustehokas liikenneturvallisuusaloite. Olemassa olevia varoituskylttejä voidaan käyttää yhdistettynä moottoripyöräilijöille suunnattuun lisäkylttiin.



Norjassa käytetään moottoripyöräilijöille suunnattuja erityisiä varoituskylttejä

Tiekaiteet

Moottoripyöräilijät ovat suurin yksittäinen tienkäyttäjärühmä kaideonnettomuuksissa, muihin liikennöijiin verrattuna. Kaiteet ovat tavallisin törmäyskohde moottoripyöräilijän hengen vaativissa yhden ajoneuvon onnettomuuksissa.

Ennen kaiteen pystytystä tulisikin pohtia sen todellista tarpeellisuutta. Jos kaide pystytetään, on sen etäisyys tiestä todella tärkeä tekijä. Mitä lähempänä kaide on tietä, sitä suuremmalla todennäköisyydellä siihen törmäävä moottoripyöräilijä loukkaantuu.

Kaiteiden asentaminen on tieviranomaisille kallista, minkä seurauksena valitaan hankintakuluiltaan edullisia kaiteita. Viime aikoina on tosin ryhdytty kiinnittämään huomiota kaiteiden koko käyttöiän kustannuksiin, sillä korjauskustannukset ovat usein asennuskustannuksia suuremmat. Sen sijaan ei ole tietoa kaideonnettomuuksissa kuolevien ja loukkaantuvien aiheuttamista kokonaiskustannuksista yhteiskunnalle. Kaideonnettomuudessa kuoleva tai vakavasti loukkaantuva moottoripyöräilijä ei aiheuta kuluja tienpitäjälle, mutta voi tulla yhteiskunnalle kalliiksi. Samalla tiedämme, että moottoripyöräilijät ovat yliedustettuina kaideonnettomuuksissa. Siksi onkin kansantaloudellisesti kannattavaa valita aina moottoripyöräystävällisin kaidevaihtoehto.

Keskikaide

NMR tukee keskikaiteiden pystyttämistä teille, joilla niiden käyttö on tarkoituksenmukaista. NMR tosin vaatii, että tienpitäjä valitsee aina kaidetyypin, joka estää yhteentörmäyksiä, ja on lisäksi vähiten vaarallinen moottoripyöräilijöille. Keskikaiteiden asennuksessa myös etäisyys ajokaistoista on todella tärkeä.

Ruotsin valtion tie- ja liikennetutkimuskeskus VTI:n vuonna 2011 suorittamassa tutkimuksessa Jan Wenäll toteaa: «*Mitä sileämpi kaide, sitä suuremmalla todennäköisyydellä vaaratilanne jää vaaratilanteeksi eikä synny kuolonkolareita.*» Paras vaihtoehto on siis sileä kaide ilman suojaamattomia tolppia. NMR tukeutuu DEKRAn/Monash University -yliopiston tutkimukseen todetessaan, että kaikista kaidetyypeistä vaijerikaide aiheuttaa moottoripyöräilijöille suurimman loukkaantumisriskin. Moottoripyöräilijöiden kannalta parempi vaihtoehto on kaide, jossa on pyöristetyt tolpat ja johde, kuten esimerkiksi putkipalkkikaide Z Ellips.

Sivukaide

Kaide lisää lähes aina moottoripyöräilijän loukkaantumisriskiä. Ennen uuden kaiteen pystyttämistä pitää pohtia, tarvitaanko sitä todella. Armelias sivualue on tieltä ajavan moottoripyöräilijän kannalta aina parempi vaihtoehto. Useimmat yhden ajoneuvon moottoripyöräonnettomuudet sattuvat teiden ulkokaarteissa, joissa moottoripyöräilijä jostain syystä menettää ajoneuvonsa hallinnan, kaatuu ja liukuu päin kaidetta. Kaiteet ovat myös tavallisin törmäyskohde moottoripyöräilijän hengen vaativissa yhden ajoneuvon onnettomuuksissa. Näissä onnettomuuksissa kaiteen alaohjaus, suojaus kaiteiden tolpilta vähentäisi moottoripyöräilijän loukkaantumisriskiä.



Kovaonainen moottoritien ramppi Ljungarumissa ennen kaiteen vaihtoa heinäkuussa 2012.



Sama moottoritien ramppi, johon on asennettu uusi kaide, jonka alaosa on liukusuojattu.

Jotta kaideonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden moottoripyöräilijöiden määrää voitaisiin vähentää, NMR ehdottaa seuraavaa:

- 1. Moottoripyöräilijät on huomioitava eurooppalaisessa kaidestandardissa:** Euroopan standardijärjestö CEN on aloittanut hankkeen, jonka seurauksena on syntynyt tekninen erittely EN 13178. NMR kannustaa kaikkia Pohjoismaita työskentelemään sen eteen, että moottoripyöräilijät huomioitaisiin eurooppalaisessa standardissa. Eurooppalaista standardia odotettaessa

NMR painottaa, että kaikkien pohjoismaisten tieviranomaisten tulisi valita kaiteet, jotka aiheuttavat pienimmän loukkaantumisriskin moottoripyöräilijöille (katso ylempänä kohtaa keskikaide).

- 2. Liikumissuoja (Motorcycle Protection System MPS):** NMR toteaa, että ei ole mahdollista asentaa Pohjoismaiden jokaiseen tiekaiteeseen liukumissuojaa tai kiillautumisestettä. Sen sijaan käytössä on Nollavision törmäysriskien peruskriteereihin pohjautuvia norjalaisia kriteereitä liukumissuojan asennukselle. NMR:n mukaan toimintaohjeet voitaisiin ottaa käyttöön kaikissa Pohjoismaissa. Ohjeet koskisivat ulkokaarteita, joissa tie kapenee ja kaartosäde pienenee. Tärkeysjärjestyksen kärjessä ovat tiet, joilla ajoneuvot liikkuvat suurilla nopeuksilla. Näiden teiden vaarallisiin kaarteisiin tulisi asentaa liukumissuojat.
- 3. Euroopan kattava TEN-tieverkosto:** Teiden turvallisuuden hoitoa koskeva direktiivi 2008/96/EY ilmaisee selkeästi, että moottoripyöräilijät ovat suojaton liikennöijäryhmä, joka tulee ottaa erityisesti huomioon uusien teiden suunnittelussa ja niiden yksityiskohtien hahmottelussa. Direktiivi kattaa eurooppalaisen TEN-tieverkoston. Ennustettavuus on kaikista tärkeintä tämän Pohjoismaat halkovan, tiheästi liikennöidyn ja suuria nopeuksia sisältävän tieverkoston teillä. Niinpä NMR pyytää kaikkia Pohjoismaita huomioimaan moottoripyöräilijät TEN-tieverkoston kaiteiden valinnassa ja muotoilemaan nämä tiet yhdenmukaisesti niin pitkälti, kuin on mahdollista pohjoismaisella tasolla.
- 4. Kansantaloudellinen kannattavuus:** NMR korostaa, että yhteiskunnan kannalta on kannattavaa valita kaidetyyppi, josta aiheutuu pienin loukkaantumisriski moottoripyöräilijöille, vaikka tällaisen kaiteen rakentamiskustannukset olisivatkin muita vaihtoehtoja suuremmat. Kaiteen valinnassa tulee sijoituksen ja kunnossapidon lisäksi huomioida myös henkilöiden vahingoittumis- ja kuolemanvaara.

Liikennejärjestelyt

Moottoripyörät ja mopot (ajoneuvoluokat 1 ja 2) ovat kulkuneuvoja, jotka usein unohdetaan. Lillehammerin OECD-konferenssissa vuonna 2008 todettiin, että moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden turvallisuuden kannalta on olennaista, että heidät luetaan osaksi kuljetus- ja infrastruktuuripolitiikkaa. Moottoripyörät ja mopot edustavat kulkuneuvotyyppejä, joka on osa suurkaupunkien ruuhkaongelmien ratkaisua, ja järkevä matkustusväline suurimman osan vuodesta.

Näin ollen NMR ehdottaa seuraavaa:

1. Moottoripyörät bussikaistalle:

Moottoripyörät ja mopot saavat lain mukaan ajaa bussikaistoilla Norjassa ja osassa Tukholmaa. Syynä on kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen kuljettajien kasvava turvallisuus ja helppo kulku, mikä samalla vähentää ruuhkia. NMR:n mukaan moottoripyöräisten ja mopojen tulisi saada käyttää julkisen liikenteen ajoväyliä eli bussikaistoja kaikissa Pohjoismaissa, ja siten se kannustaa kaikkia Pohjoismaita hyväksymään lainsäädännössä kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen liikkumisen julkisen liikenteen kaistoilla.



- 2. Nopeusavustaja ISA (Intelligent Speed Adaptation):** Kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa kuljettavan moottoripyöräilijän turvallisuus on aina riippuvainen omasta, itsenäisestä nopeudenhallinnasta voidakseen ohjata ja tasapainottaa ajoneuvoaan. Näin ollen NMR vaatii, että moottoripyöriin ei sovelleta ulkoista elektronista nopeudensäätelyä.
- 3. Mopo (luokka 1) kävely- ja pyöräteillä:** Mopojen (luokka 1) kuuluu liikkua maantiellä, ei kävely- ja pyöräteillä. Tästä aiheutuu kuitenkin ongelmia teillä, joilla ei ole piennarta, kuten ohituskaistateilla. Mopo (luokka 1) saa liikkua vain alle 45 km/h nopeudella ja se muodostaa näin ollen tien tukkeen, jonka kaikki haluavat ohittaa, oli tilaa tai ei.

NMR suosittaa, että jos tämän tyyppisen tien rinnalla kulkee kävely- ja pyörätie, tulisi mopojen (luokka 1) saada ajaa kyseisellä kävely- ja pyörätielle. Tiedotus voidaan hoitaa lisäämällä kävely- ja pyörätielle asiasta ilmoittava lisäkylltti.

Moottoripyöräilijän vaarallinen käyttäytyminen

Ruotsin ja Norjan kuolemaan johtaneita moottoripyöräonnettomuuksia analysoitaessa on käynyt ilmi, että kolmasosa kaikista onnettomuuksissa kuolleista on menehtynyt oman vaarallisen käyttäytymisensä seurauksena. Vaarallisella käytöksellä tarkoitetaan esimerkiksi ajamista ilman voimassaolevaa ajokorttia, ajamista alkoholin ja/tai huumausaineiden vaikutuksen alaisena, aggressiivista ajotyyliä ja huomattavaa nopeusrajoitusten ylittämistä.

Norjan poliisin tekemän analyysin perusteella 80 % onnettomuuksissa menehtyneistä, vaarallisesti käyttäytyneistä kuljettajista olivat vaarallisia myös muilla tavoin. He olivat poliisin tuttuja esimerkiksi pahoinpitely-, väkivalta-, huumausaine- ja varkausrikostapauksista. Ruotsalaiset jatkotutkimukset osoittavat, että yli neljäsosalla kuolonuhreista ei ollut koskaan ollut moottoripyöräkorttia ja että kaksi kolmasosaa uhreista ei omistanut onnettomuustilanteessa kuljettamaansa moottoripyörää. Norjassa ja Ruotsissa yli viidesosa kuolleista oli alkoholin ja/tai huumausaineiden vaikutuksen alaisena.

Motoristiyhteisöön kohdistetut perinteiset liikenneturvallisuustoimenpiteet eivät toimi edellä mainittuun yhteisöön kuulumattomien henkilöiden kohdalla, joilla ei ole moottoripyöräkorttia ja jotka eivät edes omista kuljettamaansa moottoripyörää. Vain poliisilla on mahdollisuudet puuttua tämän ryhmän toimintaan.

On kuitenkin huomioitava, että useat vaarallisen käyttäytymisen johdosta menehtyneistä olivat tavalla tai toisella jonkinlaisessa yhteydessä vakiintuneeseen motoristiyhteisöön.

NMR ei hyväksy vaarallista käytöstä, joka aiheuttaa kuolemantapauksia ja loukkaantumisia. Vaarallinen käyttäytyminen aiheuttaa koko motoristiyhteisölle aiheettoman huonon maineen, jonka seurauksena viranomaiset ja päättäjät pyrkivät asettamaan erilaisia rajoituksia. Samalla NMR ymmärtää moottoripyöräilijöiden tarpeen nauttia elämästä. Tämä on kuitenkin toteutettava alueilla, joilla voi laillisesti ja vaarantamatta muita tai itseään iloita täydestä ajonautinnosta.

Näin ollen NMR ehdottaa seuraavaa:

- 1. Poliisin toimenpiteet:** Poliisin tulee valvoa teitä useammin ja tehokkaammin, jotta päihteiden vaikutuksen alaisena ajaminen ja luvaton ajaminen saadaan vähenemään. Poliisin tulee myös ryhtyä toimenpiteisiin, jotka kohdistuvat suoraan muilla elämänalueilla vaarallista käytöstä osoittaviin henkilöihin. Riskiryhmään kuuluvien henkilöiden ei tietyissä elämänsä vaiheissa tulisi omistaa lainkaan ajokorttia tai ajoneuvoa – ei heidän itsensä eikä muidenkaan kannalta. Luonnollisesti heidän tulee saada oikeutensa takaisin saatuaan elämänsä järjestykseen.
- 2. Vaihtoehto maantielle:** Yksi vaihtoehto muulle liikenteelle vaarallisen ajonautinnon kanavoimiseksi on sentyyppisen moottoripyöräilyn siirtäminen pois maantieltä, ja sijoittaminen erillisille, suljetuille radoille. Ratapäiviin osallistumisesta pitäisi näin ollen tehdä helpompaa ja edullisempaa.
- 3. Ajan ja paikan valinta:** Moottoripyöräilijöille suunnatun tiedotuksen ja kampanjoinnin avulla NMR haluaa saada heidät valitsemaan oikean ajan ja paikan moottoripyöränsä rajojen kokeilemiselle. Jos joku haluaa testata moottoripyörän huippuvauhdin, on tämä tehtävä radalla tai Saksassa vapaan nopeuden sallivilla moottoriteillä. Jos haluaa ajaa mutkiin suurilla nopeuksilla, on tämä tehtävä tarkoituksenmukaisilla radoilla tai moottoriurheilun parissa. Jos haluaa nauttia mutka-ajotekniikan hallinnasta yleisellä tiellä, on valittava syrjäinen tienpätkä, joka on niin vaativa, ettei voimassa olevan nopeusrajoituksen ylittäminen ole tarpeen. Tämä on tehtävä turvallisesti, huomioiden muut tienkäyttäjät ja tietenkin noudattaen liikennesääntöjä.

Ajokortti

Moottoripyörän kuljettamiseen turvallisesti vaaditaan taitoa, tietoa, keskittymistä ja tiedostava ajostrategia. Kukaan ei saisi kuljettaa moottoripyörää ilman järjestelmällistä, asianmukaista ja kustannustehokasta peruskoulutusta. Todella edistyksellinen ja kallis koulutus ei kuitenkaan välttämättä takaa parhaita tuloksia liikenneturvallisuuden kannalta.

Peruskoulutukseen sisältyy ajokorttikoe eli insinööriajo. Itse ajokorttikoe näkyy väistämättä koulutuksen laadussa. NMR:n mukaan kurssilaiset oppivat ajokorttikokeen suorittamiseen tarvittavat taidot, mutta eivät välttämättä ole vielä saaneet tieliikenteessä selviytymiseen tarvittavia kykyjä ja taitoja.

Pohjoismaisen ajokorttikoulutuksen taso on aina ollut korkea verrattuna useimpiin EU-maihin. Pohjoismaisille moottoripyöräilijöille EU -lainsäädäntö on tuonut uusia ajokokeita, korotettuja ikärajoja, uusia koeajoneuvoihin

kohdistuvia vaatimuksia sekä yksityiskohtaisia ajokoetta koskevia sääntöjä. Tämä ei takaa parempaa ajokoulutusta, mutta tekee vain koulutuksen hankalammaksi ja kalliimmaksi. EU:n vaatimukset heijastuvat ajokortin suorittajien määrässä, joka on vähentynyt koko pohjolassa. Samalla NMR on havainnut, että onnettomuuksissa kuolleiden ilman A-luokan ajo-oikeutta ajaneiden moottoripyöräilijöiden määrä on kasvussa.

Näin ollen NMR ehdottaa seuraavaa:

1. **Pohjoismainen opetusohjelma:** Pohjoismaisten viranomaisten tulisi yhteistyössä kehittää yhteinen opetusohjelma, jonka avulla moottoripyöräilijöille voitaisiin opettaa tehokas ja rutinoitunut ajotekniikka ja hyviä ajostrategioita.
2. **EU:n neljäs ajokorttidirektiivi:** Jotta ajokortin suorittajien määrän negatiivinen kehitys saataisiin pysähtymään, NMR kannustaa pohjoismaisia hallituksia työstämään A-luokan ajokorttia uuteen suuntaan neljännen ajokorttidirektiivin puitteissa. NMR toivoo, että pohjoismaiset hallitukset työskentelisivät yhdessä EU:n sisällä muuttaakseen nykyisiä hankalia ja tarpeettoman monimutkaisia ajokorttiportaita. NMR:n mukaan esimerkiksi henkilön, joka on kerran hyväksytysti suorittanut A-luokan korttiin oikeuttavan ajokoulutuksen ja ajokokeen, tulisi ylempien A-luokan ikärajojen täytyessä saada uuden luokan ajo-oikeus ilman ajokokeita ja lisäkoulutusta. Lisäksi NMR esittää kolmen koeajoneuvon vaatimuksen poistamista, ja rajoittamattoman A-luokan ajokortin ikärajan laskemista 24 vuodesta takaisin 21 vuoteen.

Ajoneuvo

Moottoripyörien ja mopojen lukumäärä Pohjoismaissa on kasvanut räjähdysmäisesti 1990-luvun alun jälkeen. Nykyään viidessä Pohjoismaassa liikennöi noin 850 000 moottoripyörää ja noin 750 000 mopoa (lukuun ottamatta Islantia). Moottoripyörien ja mopojen tekniset ominaisuudet ovat parantuneet huomattavasti viimeisen vuosikymmenen aikana. Yhdistettynä moottoripyöräilijöiden tarkkuuteen pyöriensä teknisen huollon suhteen tämä tarkoittaa, että hyvin harvat onnettomuudet johtuvat ajoneuvon teknisistä puutteista. Aina on kuitenkin mahdollista parantaa tilannetta.

Moottoripyörien varustelu ja rakentelu muodostavat tärkeän osan moottoripyöräkkultuuria. Norjassa, Suomessa ja Ruotsissa on toimiva ja asiaankuuluva järjestelmä. Huolimatta EU-säännöstöstä tarvitaan kansallisia sääntöjä, joissa voidaan huomioida paikallinen ajoneuvokulttuuri, ja samalla valvoa moottoripyörien liikenneturvallisuutta. Pohjoismaissa viranomaiset ja moottoripyöräjärjestöt ovat luoneet toimivan säännösten, jota kaikki vaalivat ja joka huomioidaan myös tulevaisuuden tyyppihyväksyntäsäännöissä.

Moottoripyörien säännöllinen katsastus on pakollista Ruotsissa, mutta ei muissa Pohjoismaissa. Missään Pohjoismaassa mopoja ei katsasteta säännöllisesti. Ruotsissa moottoripyörien hylkäysprosentti katsastuksessa on kaikkein alhaisin, jonka vuoksi moottoripyörien katsastusväliä harvennettiin vuonna 2004. Pidempi katsastusväli ei ole johtanut moottoripyörien kasvaviin hylkäyslukuihin. Suomen, Tanskan, Norjan ja Islannin onnettomuustilastot selkeästi osoittavat, että myöskään katsastusten puuttuminen ei ole johtanut lisääntyviin moottoripyöräonnettomuuksiin. Norjan liikennetaloudellisen instituutin tutkimus osoittaa, että autojen vuosittainen katsastaminen parantaa autojen teknistä kuntoa, mutta ei vähennä onnettomuuksia. Näin ollen Pohjoismaita ei ole syytä pakottaa EU-direktiivin nojalla ottamaan käyttöön moottoripyörien jokavuotista katsastusta turvallisuuden parantamiseksi. Mopojen katsastuskäytännön käyttöönottamisesta puhuttaessa NMR kokee, että ensinnäkin kyseessä on mahdoton hallinnollinen tehtävä, joka tarkoittaisi satojentuhansien mopojen rekisteröintikatsastusta, ja toiseksi mopoilijat pakotettaisiin näin ajamaan katsastuksen vuoksi pitkiä matkoja katsastustoimipaikoille, jollaisiin matkoihin mopoja ei ole tarkoitettu.

Näin ollen NMR ehdottaa seuraavaa:

1. **Moottoripyörän turvavarusteet:** NMR tukee parempaan ajoneuvoturvallisuuteen tähtäävää teknistä kehitystä, kunhan se ei oleellisesti nosta hankintahintoja tai kunnossapitokuluja. Lähivuosina kehitys koskee todennäköisesti lukkiutumattomia jarruja (ABS/CBS), luistonestojärjestelmiä, parempaa valaistusta, parempaa ergonomiaa ja turvallisuutta lisäävien välineiden parempaa tuntemusta.

2. **Mönkijät:** NMR esittää, että nelipyöräisiä kulkuneuvoja ei tulisi käsitellä moottoripyörinä, vaan erillisenä ajoneuvokategoriana. Vuodesta 2013 lähtien nelipyöräisiä ajoneuvoja ei saa kuljettaa A-ajokortilla. Nelipyöräisten ajoneuvojen ja kaksipyöräisten moottoripyörien välillä on hyvin vähän samankaltaisuuksia kypäräpakan ja ajoneuvoluokituksen lisäksi.
3. **Rakennuskulttuurin vaaliminen:** NMR kannustaa Pohjoismaiden hallituksia ja viranomaisia jatkamaan rakentelukulttuurin vaalimista yhteistyössä moottoripyöräjärjestöjen kanssa. NMR myös kehottaa maita valvomaan etujaan EU:ssa, ja suojaamaan kansallisia säännöstöjä, jotka sallivat moottoripyörien varustelun ja muuntelun pohjoismaisen perinteen mukaisesti.
4. **Katsastus:** Tilastojen, tutkimusten ja jatkotutkimusanalyysien perusteella moottoripyörien ja mopojen pakolliset katsastukset eivät paranna liikenneturvallisuutta. Siksi NMR vaatii, että pohjoismaiset hallitukset torjuvat EU:n pakollisia katsastuksia koskevat vaatimukset. NMR:n mukaan jokaisen EU/ETA-maan tulee jatkossakin saada itse päättää moottoripyörien ja mopojen katsastuksen pakollisuudesta ja mahdollisten katsastusten jaksotuksesta.

Näkyvyys ja tarkkaavaisuus

Useita moottoripyöräilijöitä kuolee kolareissa autojen kanssa, koska autonkuljettajat eivät ole tarpeeksi tarkkaavaisia tai he eivät huomioi väistämismvöllisyytään. Vielä useampia moottoripyöräilijöitä loukkaantuu tämän tyyppisissä onnettomuuksissa. Kokeneet moottoripyöräilijät selviävät usein tällaisista tilanteista ennakoimalla autoilijoiden virhesuorituksia, eli he ottavat vastuuta myös muiden liikennöijien virheistä.

Sekä norjalaisen liikennetaloudellisen tutkimusinstituutin TØI:n että alankomaalaisen tutkimusinstituutin SWOV:n toteuttamat tutkimukset osoittavat, että tehokkain menetelmä tarkkaavaisuuden lisäämiseksi on muistuttaa autoilijoita säännöllisesti kaksipyöräisten ajoneuvojen olemassaolosta, esimerkiksi kampanjoiden välityksellä.

NMR ei vastusta heijastavin yksityiskohdin varustettujen henkilönsuojavarusteiden käyttämistä. Tällaiset varusteet voivat kuitenkin antaa moottoripyöräilijälle virheellisen turvallisuudentunteen. SWOV:n raportin mukaan näkyvyyden kannalta tärkeintä on kontrasti taustaan, mikä joissakin tilanteissa tarkoittaa, että mustiin pukeutunut henkilö näkyy parhaiten.



Fyysinen tieympäristö risteyksineen ja liikenneympyröineen sisältää joskus näkyvyyttä haittaavia esteitä, jotka vaikeuttavat muiden liikennöijien havainnoimista, erityisesti moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden kohdalla. Esteet voivat olla istutuksia, kylttejä, tolppia tai liikenneympyrään asetettuja taideteoksia.

Nykyään autoihin rakennetaan entistä leveämmät A-pylväät, jotka varmasti parantavat autoilijoiden turvallisuutta. Samalla pylväät kuitenkin heikentävät näkyvyyttä autosta ulos.

Näin ollen NMR ehdottaa seuraavaa:

1. **Ajostrategiat:** Sekä moottoripyöräjärjestöjen että liikennekoulujen tulee jatkossakin opettaa moottoripyöräilijöille, miten heidän kannattaa asettua ajokaistalleen parhaan näkyvyyden takaamiseksi, ja miten he voivat ennakoita, valmistautua ja varautua ottamaan vastuuta muiden liikennöijien virheistä.
2. **Kampanjat:** Moottoripyöräjärjestöjen tulisi yhdessä muiden ajoneuvojärjestöjen ja viranomaisten kanssa järjestää kampanjoita muistuttamaan autoilijoita moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden olemassaolosta, sillä tämä on SWOV:n tutkimuksen mukaan tehokkain keino tarkkaavaisuuden lisäämiseksi.

- 3. Tarkkaavaisuus B-koulutuksessa:** NMR vaatimuksen mukaan B-ajoneuvoluokan ajokortin koulutusohjelmaan on lisättävä yksityiskohtaista opetusta kaksipyöräisten ajoneuvojen havainnoinnista ja tarkkailusta.
- 4. Tutkimus:** SWOV:n raportin pohjalta NMR vaatii, että aloitetaan tutkimus vaihtoehtoisen moottoripyörien ja mopojen näkyvyyttä parantavan valoryhmittelyn löytämiseksi.
- 5. Näkyvyys risteyksissä:** Risteysten suunnitteluohjeissa sekä kunnossapidossa on parannettavaa, mikäli haluamme parantaa kuljettajien näkyvyyttä ja laajentaa heidän näkökenttäänsä risteysalueilla. NMR:n mukaan ongelma ratkeaa teiden ja katujen suunnitteluohjeiden kehittämisen avulla.

Moottoripyöräilijät ovat suojaan liikennöijäryhmä, jolla on erityisiä tarpeita. Harkittu ja moottoripyöräilijöille sovitettu infrastruktuuri voi pelastaa ihmishenkiä ja vähentää loukkaantuneiden määrää. Tieympäristön pienillä muutoksilla voi olla ratkaiseva merkitys yksittäiselle moottoripyöräilijälle. NMR peräänkuuluttaa moottoripyöräilijöiden turvallisuutta koskevaa pohjoismaista yhteisymmärrystä viranomaisten ja päätöksentekijöiden tasolla ja yhteistyössä moottoripyöräjärjestöjen kanssa.

Kaikki NMR:n järjestöt ovat palveluksessasi moottoripyöräilijöiden turvallisuutta koskevissa kysymyksissä!

