

# Motorsyklisters forhold til trafikksikkerhet



Rapport fra  
spørreundersøkelse  
2011



TRYGG TRAFIKK

## INNLEDNING

Risikoen ved å kjøre motorsykel er betydelig redusert de siste 30 årene. I 1980 var 4,8 % av alle norske motorsyklister innblandet i en trafikkulykke med personskaade. I 2010 var denne andelen redusert til 0,36 %. Likevel er det et faktum at en uforholdsmessig stor andel av antall drepte og hardt skadde i trafikken er motorsyklister.

Det er lett å forstå at en motorsyklist har større risiko for å bli skadet i en trafikkulykke enn for eksempel en bilfører. Uten et beskyttende karosseri rundt seg blir et sammenstøt som bare fører til en bulk i skjermen på en bil oftest til en personskaade på motorsyklist. Dette betyr ikke at motorsyklister har høyere *ulykkesrisiko*, men at de har høyere *skaderisiko*.

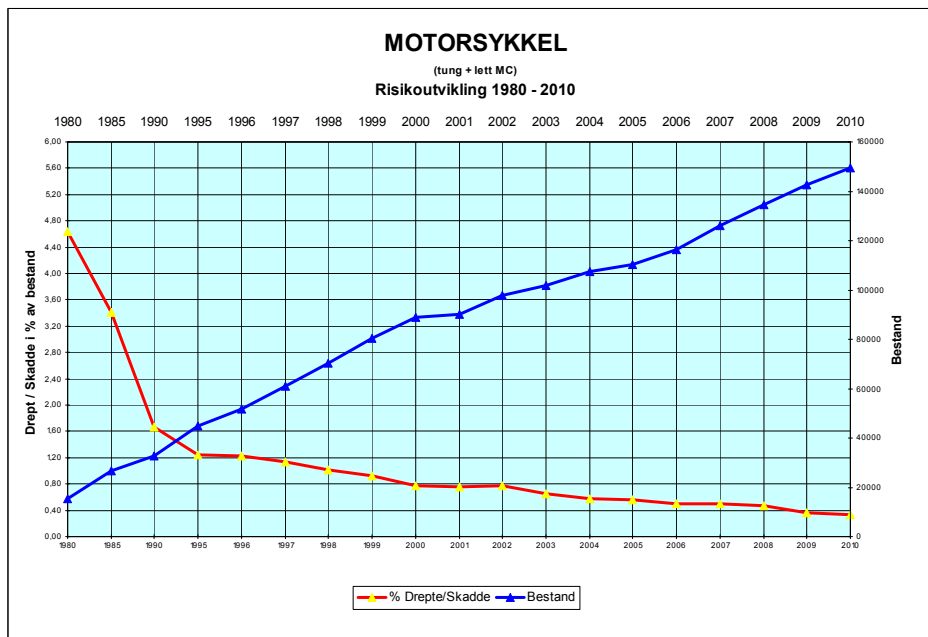


Fig. 1 Risikoutviklingen på motorsykel

Motorsyklister er en ubeskyttet trafikantgruppe. I tillegg er motorsykel et kjøretøy som krever høy førerkompetanse. Derfor er det av stor betydning hva slags forhold motorsyklister har til egen sikkerhet.

Gjennom media blir det noen ganger stilt spørsmålstegn ved motorsyklisters holdninger. Ikke sjelden blir manglende sikkerhetsbevissthet brukt som forklaring på det forholdsvise høye antallet drepte og skadde motorsyklister. De som framsetter slike påstander har imidlertid oftest bare anekdoter og personlig statistikk som basis for påstandene sine. Faktum er nemlig at det finnes svært få undersøkelser om motorsyklisters holdninger til trafiksikkerhet.

Det er lite fruktbart om oppfatningen av en trafikantgruppe baseres på myter. Det kan føre til feil analyser og dermed også feil tiltak. Derfor besluttet Norsk Motorcykel Union (NMCU) og Trygg Trafikk å hevende seg direkte til norske motorsyklister og spørre dem om deres forhold til sikkerhet.

Vi valgte å gjennomføre en helt åpen, webbasert spørreundersøkelse. Et elektronisk spørreskjema ble lagt ut på nettstedet til NMCU, og svarene fra skjemaet gikk rett inn i en database som ble administrert av NMCUs webmaster. Norske nettforum og webmagasin for

motorsyklistene linket til spørreundersøkelsen og oppfordret motorsyklistene til å svare. Undersøkelsen lå ute i ca seks uker og til sammen **1728** motorsyklistene sendte inn utfylt spørreskjema.

I 2010 hadde NMCUs svenske søsterorganisasjon, SMC, og Trygg Trafikks svenske søsterorganisasjon, NTF, gjennomført en tilsvarende undersøkelse blant svenske motorsyklistene. Det var derfor et poeng å lage spørsmålene i det norske spørreskjemaet så like som mulig dem i det svenske for å kunne ha et sammenliknbart datagrunnlag mellom de to nabolandene.

Denne rapporten gir seg ikke ut for å være en vitenskapelig studie. Rapporten er rett og slett en gjengivelse av svarene i spørreundersøkelsen, med noen få utfyllende kommentarer. Dersom det på et seinere tidspunkt skulle bli aktuelt å gjennomføre en mer omfattende analyse av svarene finnes alle data lagret i Excel.

## NOEN OPPLYSNINGER OM MOTORSYKLENE TIL RESPONDENTENE

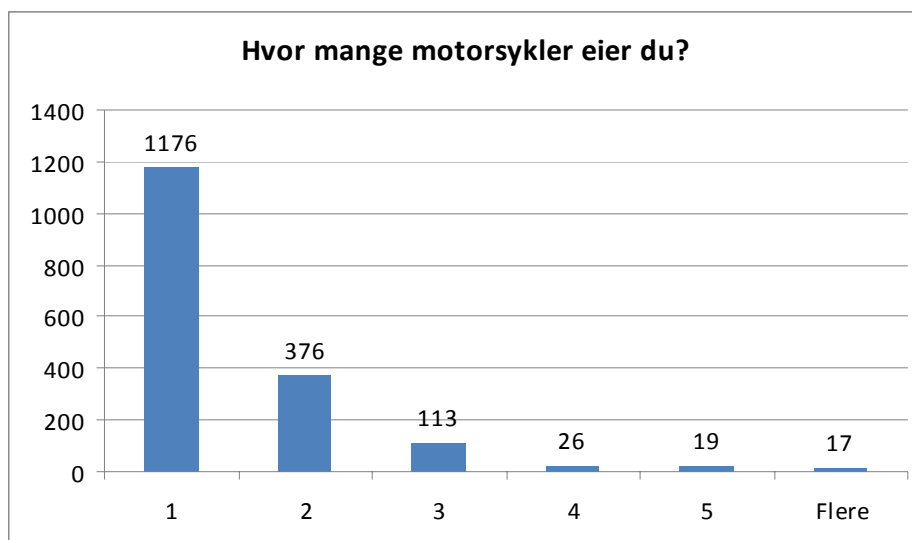


Fig. 2 Eierskap

Mer enn 30 prosent har svart at de eier flere enn én motorsykkle. Det betyr nok at de fleste som har svart tilhører entusiastene blant motorsykkeleierne i Norge. Dette stemmer godt med at det er entusiastene som jevnlig besøker MC-relaterte nettsteder og som dermed har funnet fram til undersøkelsen.

Representanter for denne gruppa er de som antagelig vil svare et ubetinget ja på direkte spørsmål om de er "motorsyklistene", og som samtidig legge en hel rekke konkrete verdier til grunn for svaret.

Det er nok også denne gruppa det er lettest for utenforstående å kommunisere med, fordi de er tilknyttet faste MC-nettverk og er svært bevisste på aktiviteten sin.

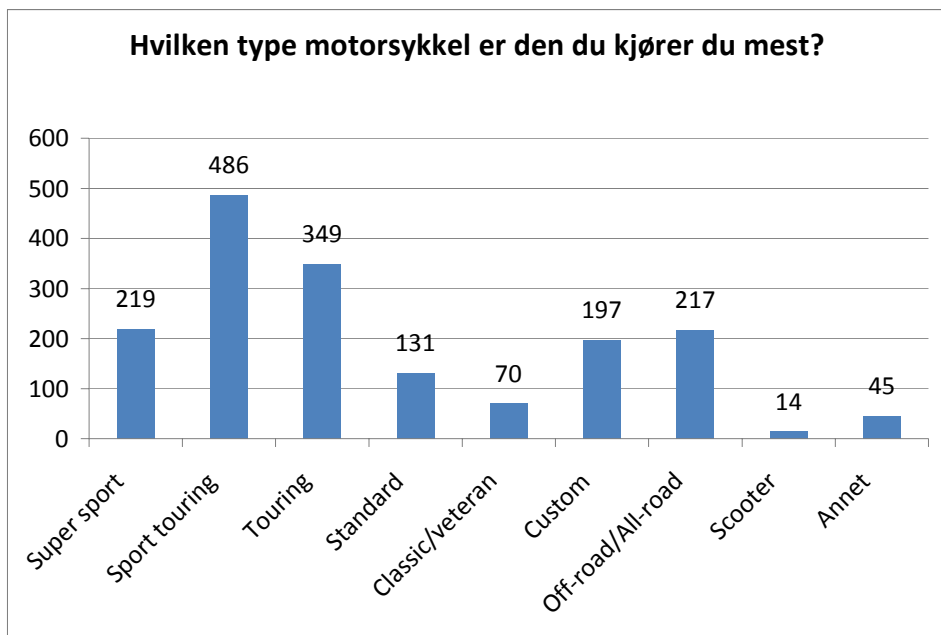


Fig. 3 Motorsykkeltype

Mer enn halvparten av motorsyklene i undersøkelsen er touring sykler, dvs. motorsykler som brukes til turkjøring i inn og utland. Man finner mange av MC-entusiastene blant turmotorsykkelistene. Det største merket er Honda, fulgt av Yamaha og BMW. Harley-Davidson finner vi som nummer seks på lista.

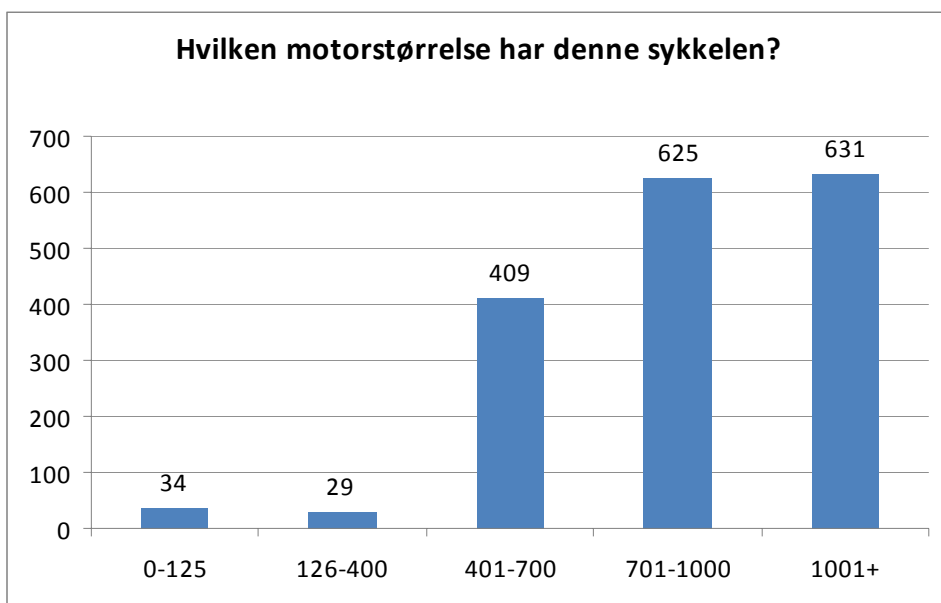


Fig. 4 Motorvolum

Motorsykkelistene i Norge har alltid valgt modeller med store motorer. Dette henger nok ofte sammen med at turkjøring er en hovedaktivitet. Når man kjører med passasjer og pakker opp sykkelen med bagasje for to personer for en lang sommertur er det praktisk å ha en motorsterk sykkel.

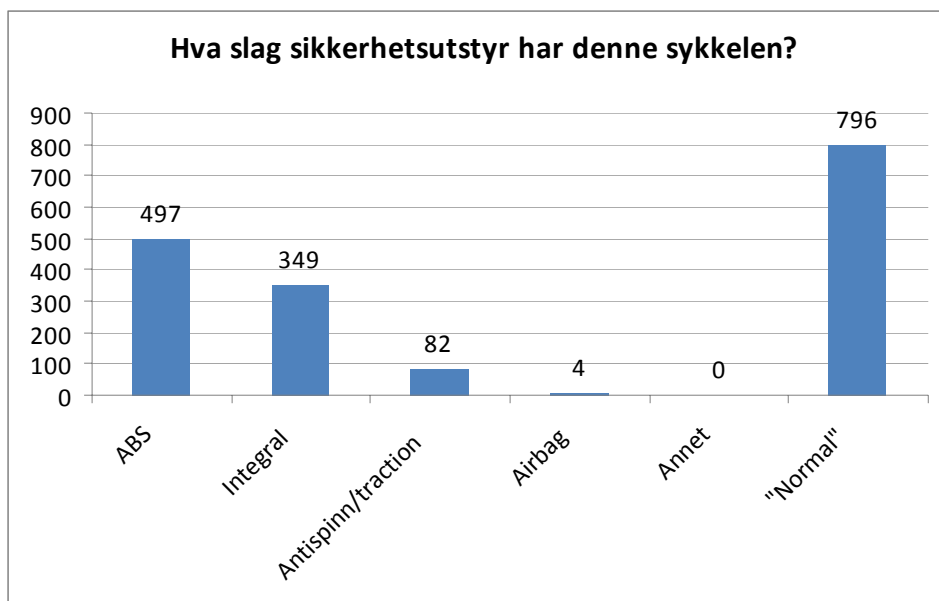


Fig. 5 Sikkerhetsutstyr på motorsykkelen

Nesten halvparten av motorsyklene i undersøkelsen hadde et avansert bremsesystem. Nesten 30 % hadde ABS bremsesystemer. Når man tar i betraktning at ABS bremsesystemer er ekstrautstyr som koster i størrelsesorden 5-10.000 kroner, må man kunne si at andelen sykler med ABS er høy. Dette valget er et uttrykk for høy sikkerhetsbevissthet.

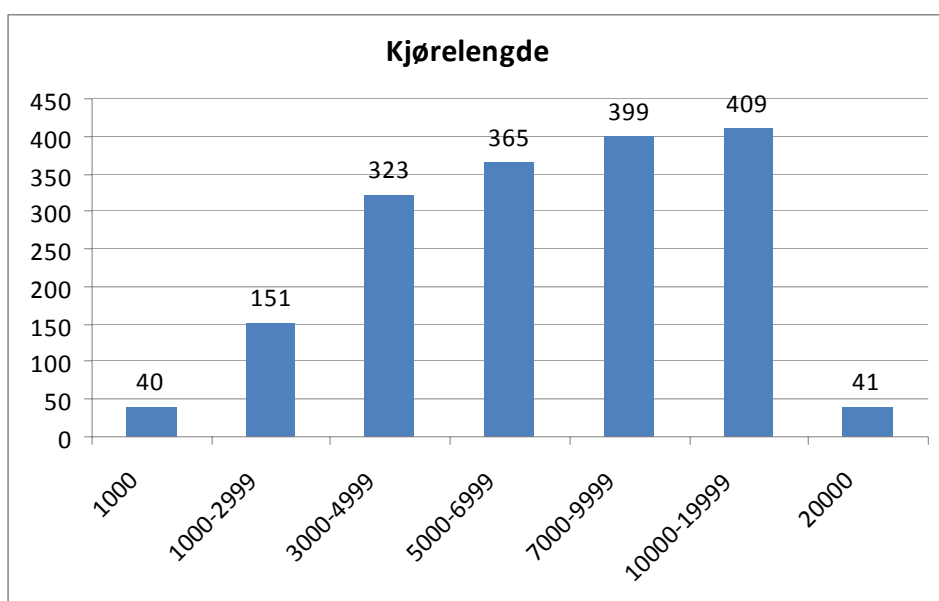


Fig. 6 Årlig kjørelengde

Deltakerne i denne undersøkelsen kjører forholdsvis langt. Hele 23 % kjører mellom 10-20.000 km i året. NMCU har gjennomført kjørelengdeundersøkelser i mange år, og gjennomsnittlig årlig kjørelengde i disse undersøkelsene de siste 10 årene har vært 7884 km. TØI har også gjennomført en kjørevaneundersøkelse blant et bredt utvalg av motorsyklister og her var gjennomsnittlig kjørelengde ca 5000 km per år.

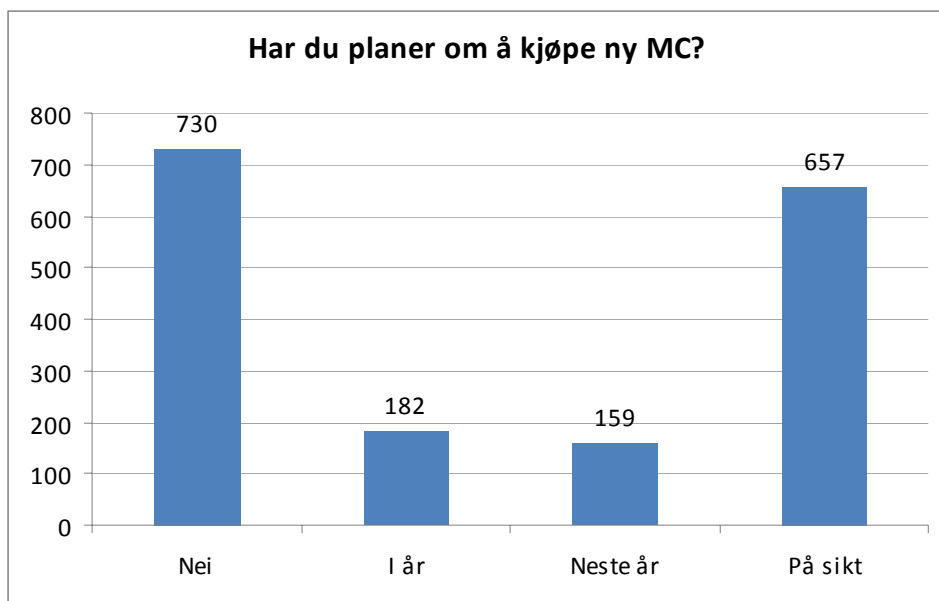


Fig. 7 Planer om kjøp av ny motorsykkel

Litt overraskende at et flertall svarer nei på spørsmål om de har planer om å kjøpe ny sykkel. På den andre siden er det ikke uvanlig at entusiastene blant motorsyklistene beholder samme sykkel til kilometerstanden er så høy at det av den grunn er nødvendig å bytte.

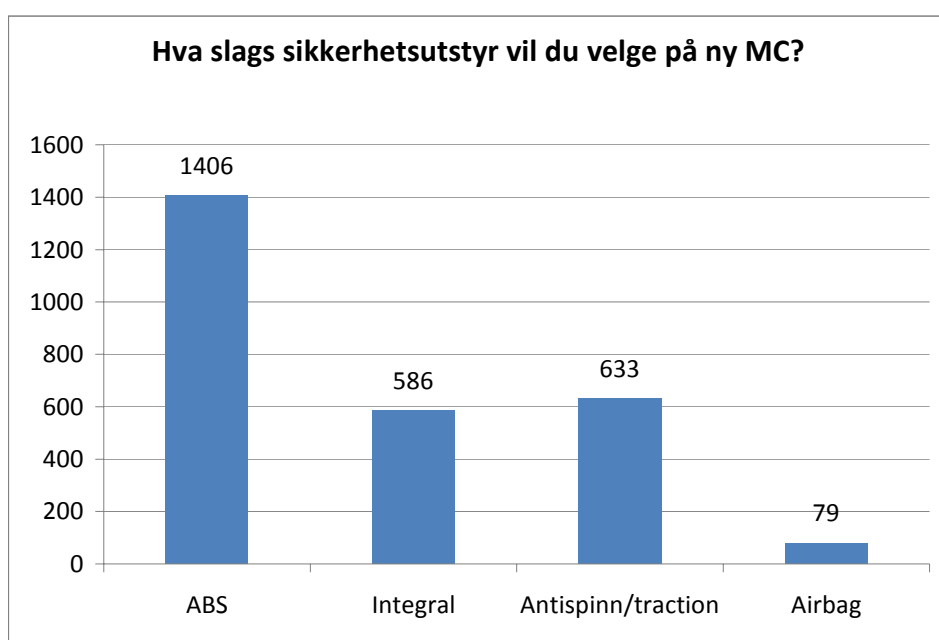


Fig. 8 Valg av sikkerhetsutstyr på ny motorsykkel

Det er en klart positiv innstilling til å velge sikkerhetsrelatert utstyr på ny motorsykkel. Mer enn 80% sier for eksempel at de ville valgt ABS, selv om dette koster en hel del ekstra. For noen år siden var det en oppfatning blant motorsyklistene om at en god sjåfør ville være i stand til å bremse mer effektivt uten ABS. Slik er det ikke lenger. Både fordi folk nå har tatt inn over seg at det er i de ikke-planlagte panikksituasjonene man virkelig trenger ABS og fordi ABS bremses har gjennomgått en voldsom teknisk utvikling de siste årene.

## LITT OM MOTORSYKKELKJØRINGEN TIL DE SOM SVARTE

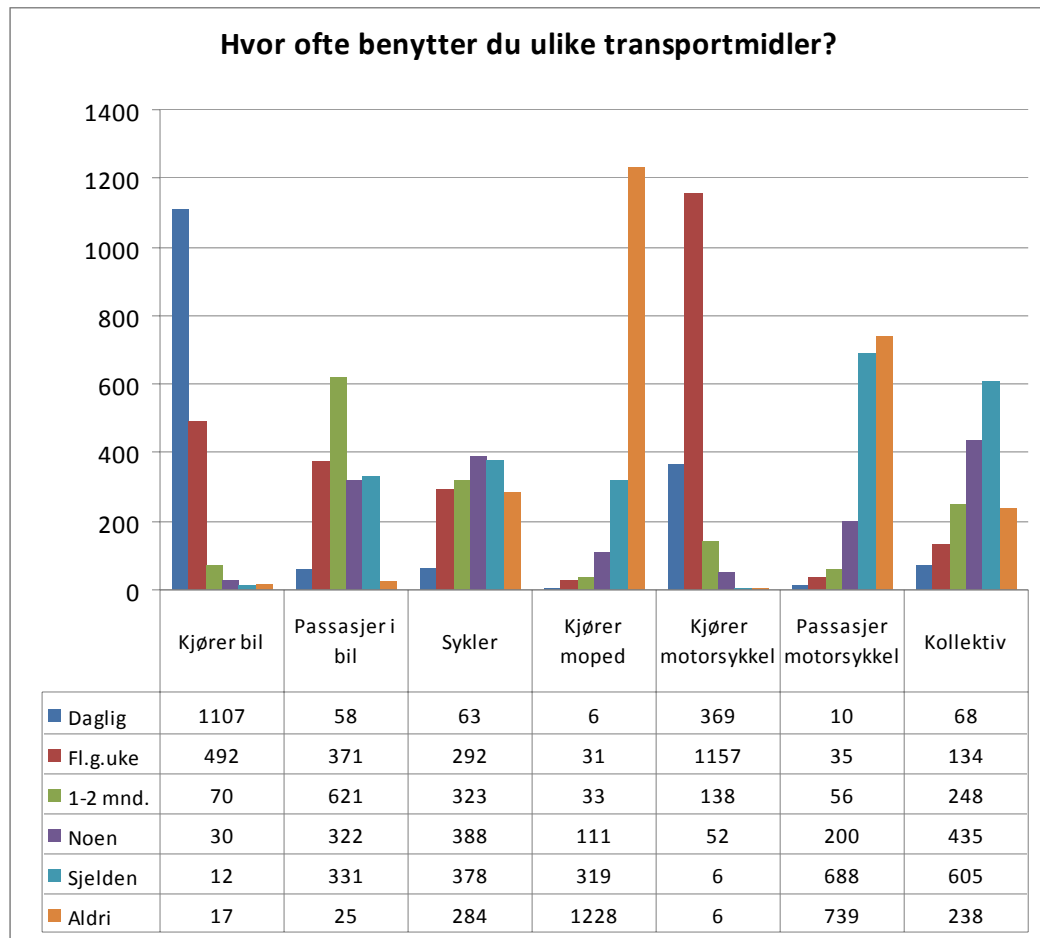


Fig. 9 Reisevaner

Vi har helt tydelig fått svar fra folk som tilbringer mye tid i trafikken! 64 % kjører bil daglig og 66 % kjører MC flere ganger i uka i sesongen. De er oftest sjåfør, i hvert fall når det er motorsykkelen som benyttes. 35 % oppgir at de også bruker tråsykkel flere ganger i måneden. Fordi dette er motorsyklister er det naturlig nok det ikke så mange som kjører moped. Heller ikke kollektive transportmidler er særlig flittig brukt.

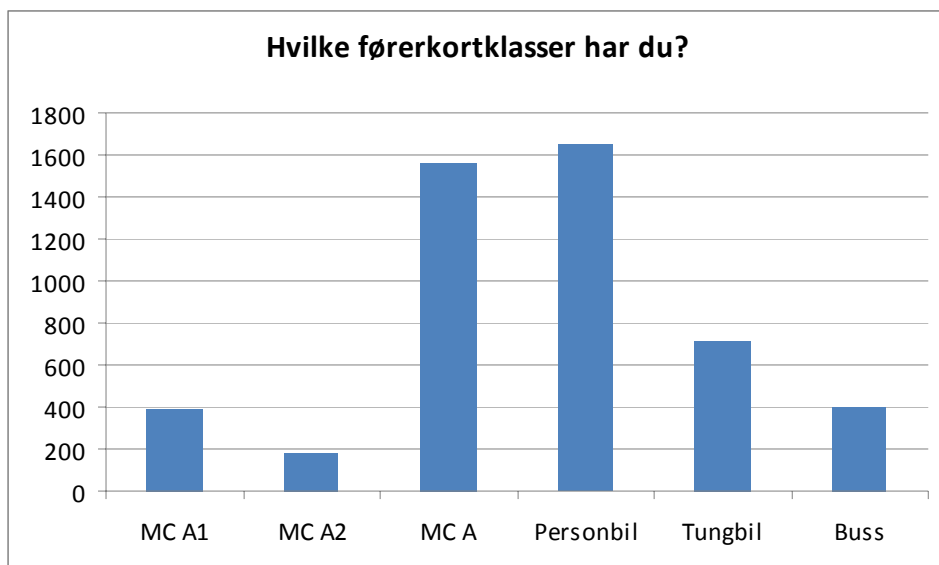


Fig. 10 Førerkortklasser

Overraskende mange av respondentene har også førerkort for tungbil og buss, hvilket bekrefter inntrykket av at dette er trafikanter med en hel del kompetanse.

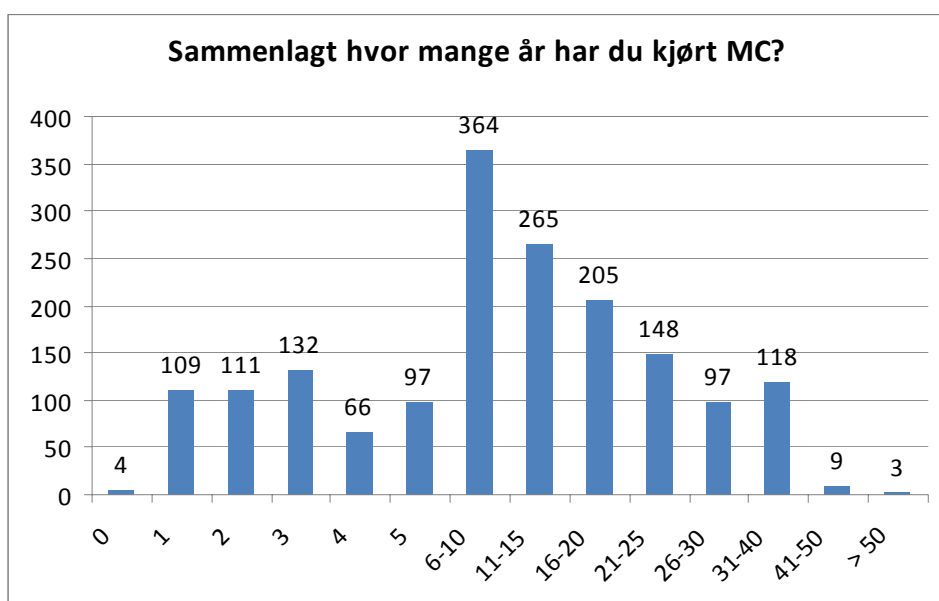


Fig. 11 MC-erfaring

Det kan være fornuftig å dele erfaring inn i fire hovedkategorier: Med mindre enn 2 år er man en uerfaren fører, har man 2-5 år er man litt erfaren, har man 5-10 år er man en erfaren fører og har man mer enn 10 år er man en svært erfaren MC-fører.

Selv om det er en klar overvekt av erfarne og svært erfarne førere som har besvart undersøkelsen er det rundt 519 respondenter som har mindre enn 5 års erfaring.

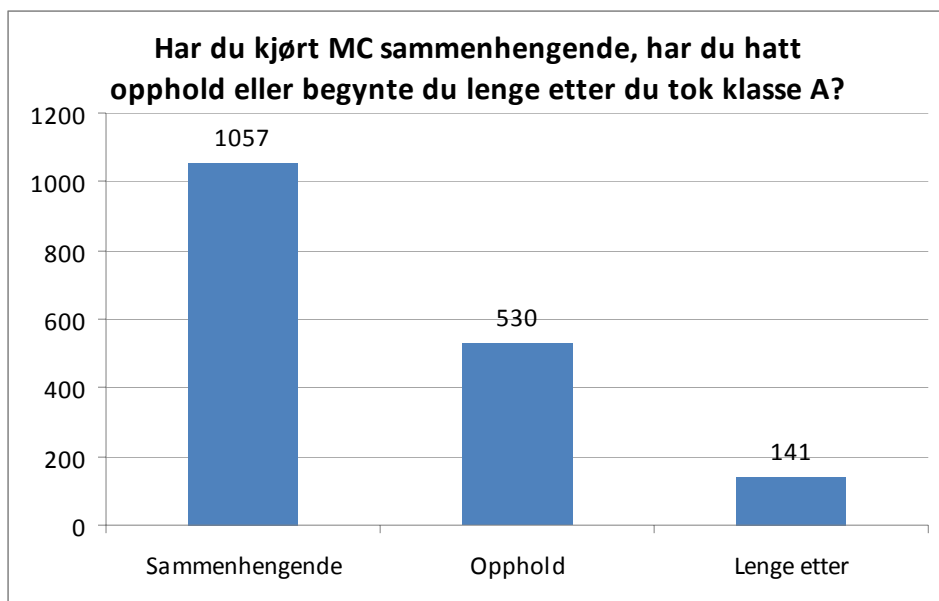


Fig. 11 Kontinuitet

Et stort flertall har kjørt sammenhengende siden de tok førerkort klasse A. Det gjør det lettere å bygge nødvendig erfaring.

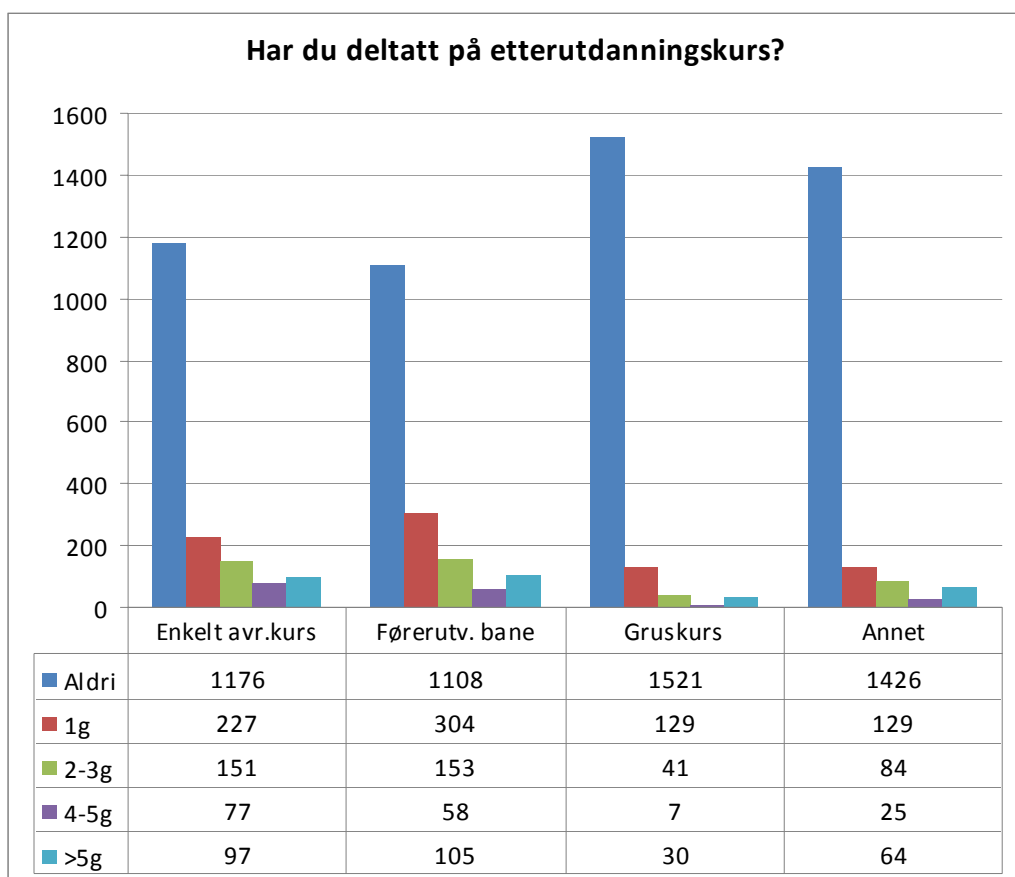


Fig. 12 Etterutdanningskurs

Overraskende mange har aldri deltatt på noen form for etterutdanningskurs. Her ligger det et enormt trafikksikkerhetspotensial. Kampanjer for førerutviklingskurs vil trolig ha stor effekt. Viktig å kommunisere at kurs både gir økt trygghet og økt kjøreglede. Viktig at kursinnholdet har fokus på både kjøreteknikk og kjørestrategier.

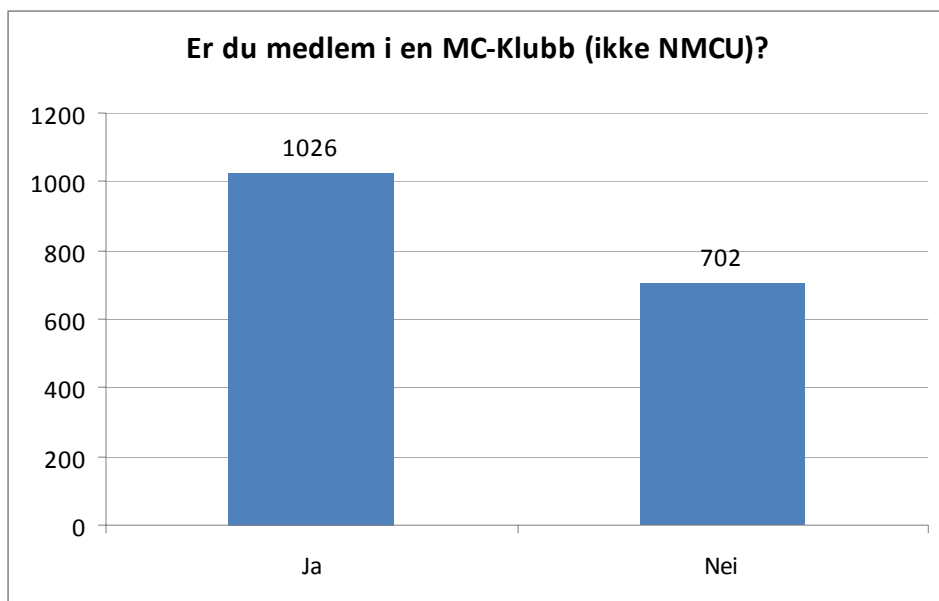


Fig. 14 Organisering

Nesten 60 % sier de er medlem i en MC-klubb. Det bekrefter at respondentene tilhører entusiastskiktet.

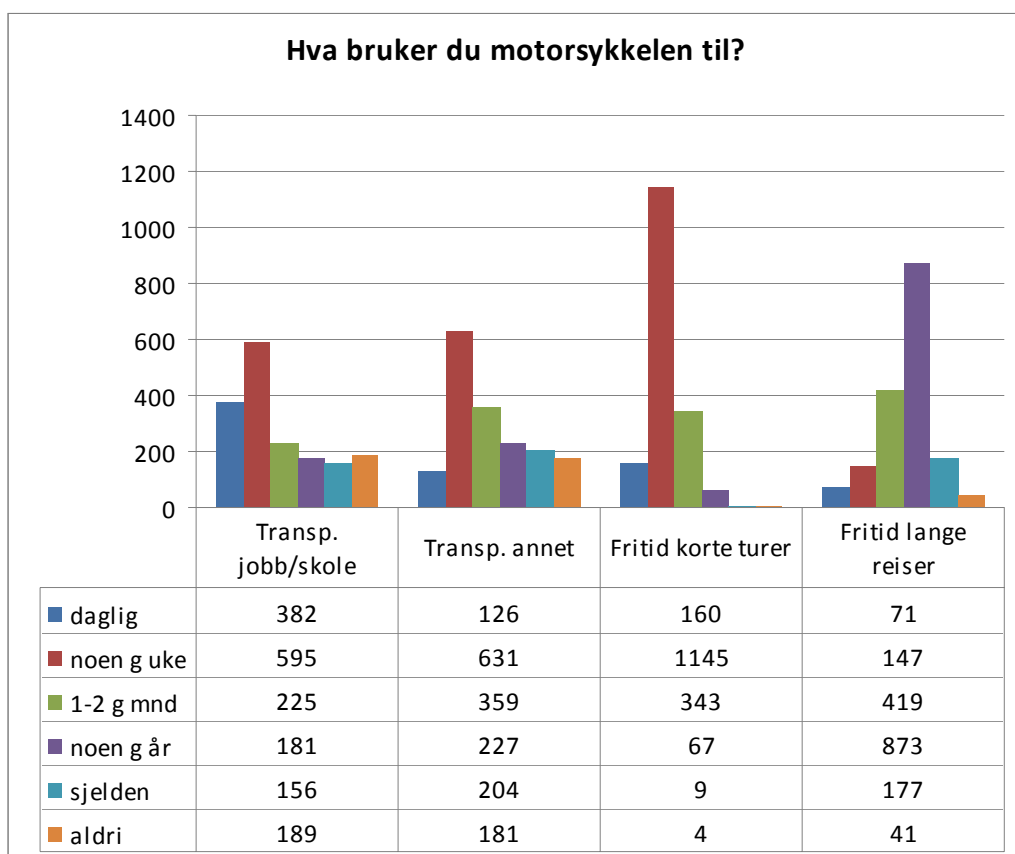


Fig. 13 Bruksmønster (1)

Hele 56 % sier de bruker motorsykkelen til arbeid eller skole flere ganger i uka i sesongen. Et stort antall bruker (i tillegg) også motorsykkelen til annen type persontransport. Det punkterer litt av myten om at MC i Norge utelukkende er et fritidskjøretøy. Men fritidskjøring er nok likevel fremdeles det viktigste bruksområdet.

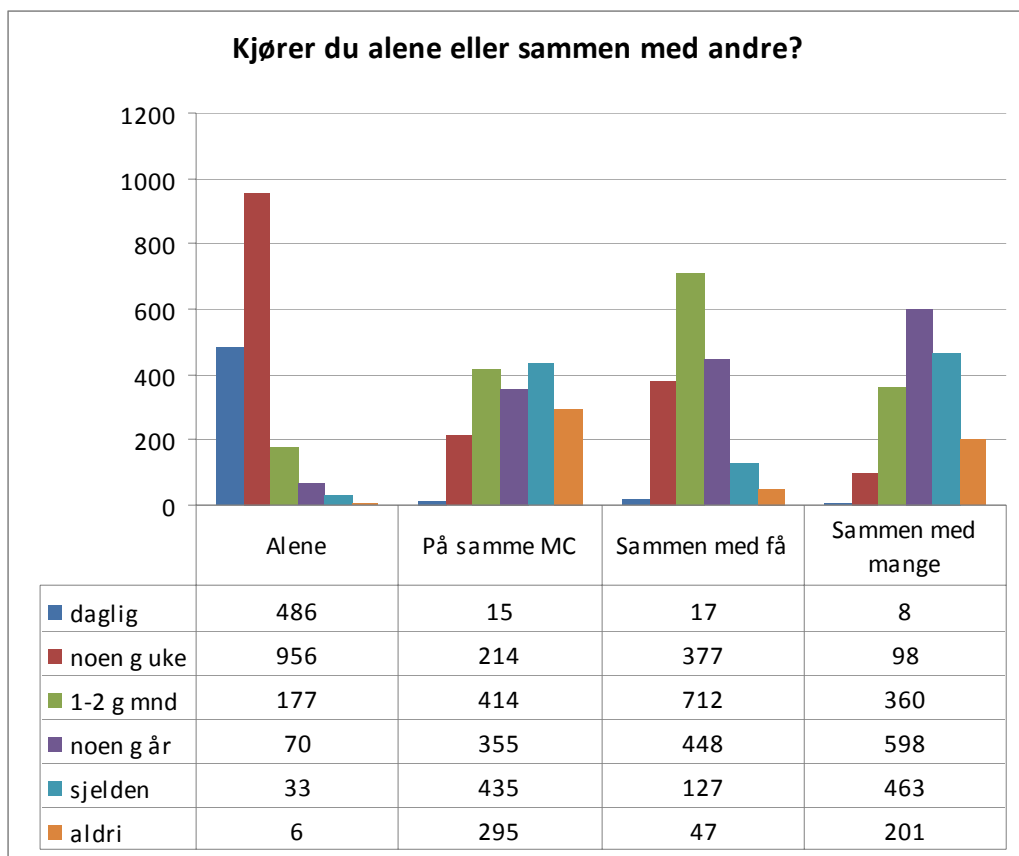


Fig. 15 Bruksmønster (2)

Svarene forteller at motorsyklistene tar de daglige og ukentlige turene alene eller sammen med noen få andre, mens de lengre ferieturene ofte kjøres sammen med flere andre motorsyklister.

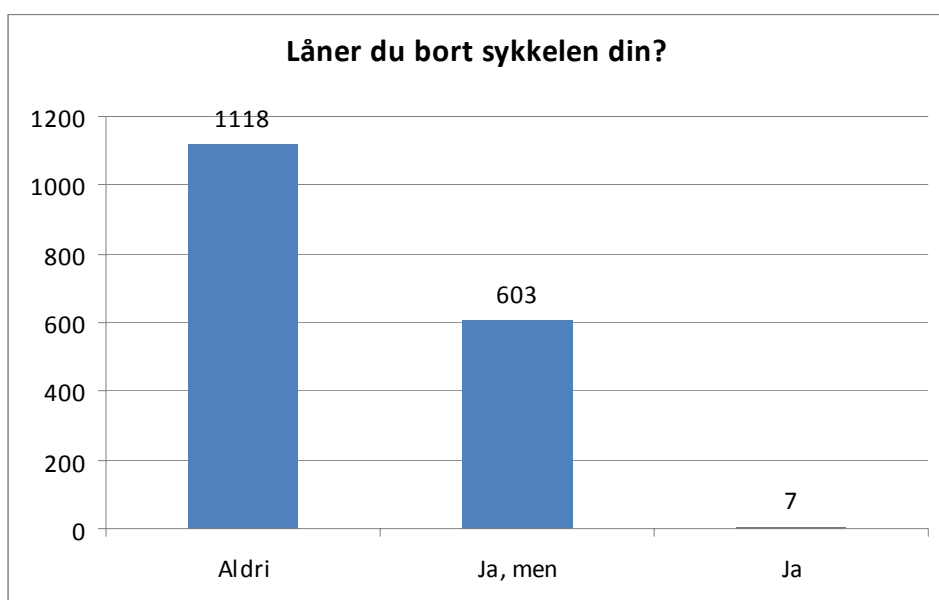


Fig. 16 Låne bort MC

Et stort flertall låner aldri bort sykkelen sin! Tar man også med de som kun låner bort motorsykkelen til personer man kjenner godt og stoler fullt og helt på kommer vi nær 100 %. Bare 7 personer sier at de låner bort motorsykkelen til alle som spør.

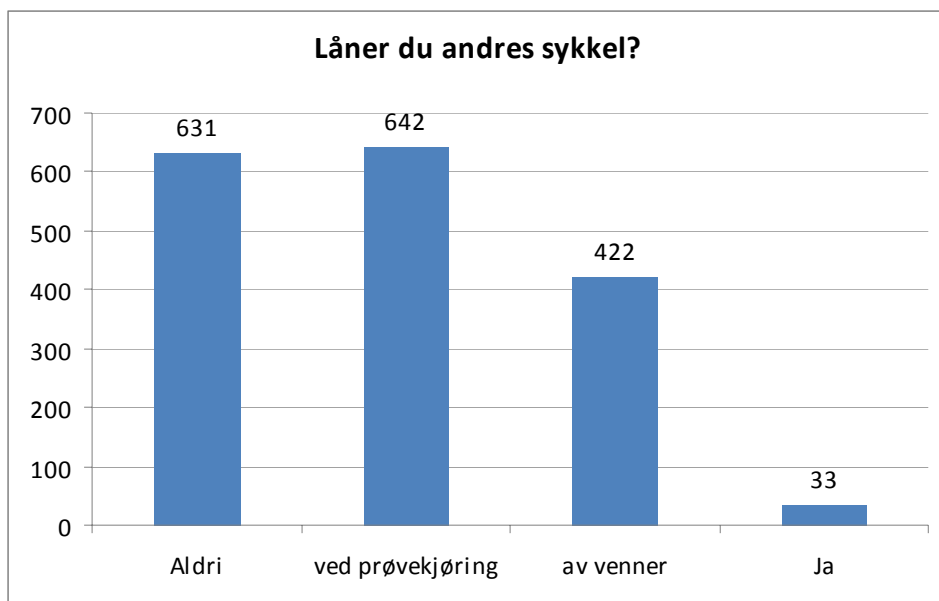


Fig. 17 Låne MC

Motorsyklister er svært bevisste på at det er krevende å sette seg på en fremmed motorsykkel.

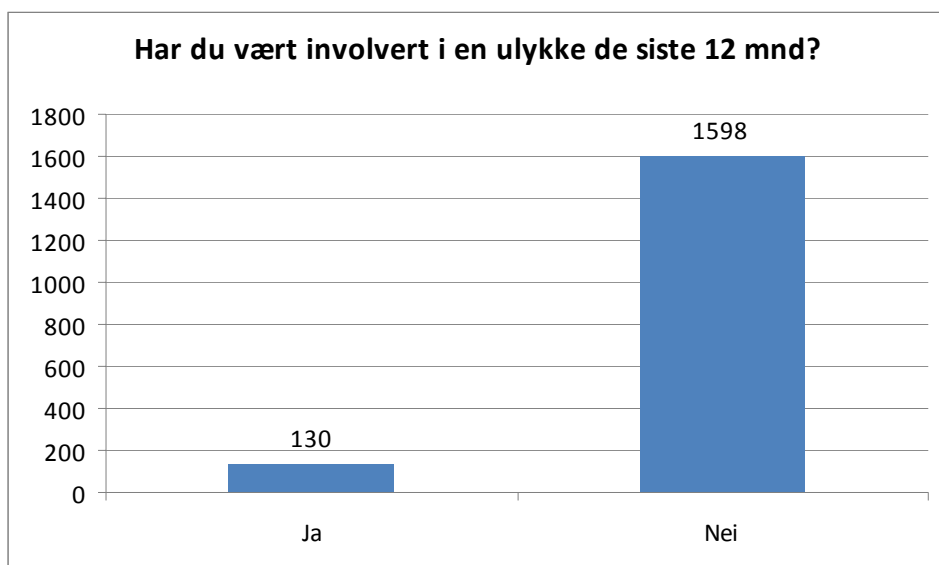


Fig. 18 Involvert i ulykke

Hele 7,5 % av respondentene sier de har vært involvert i en ulykke med materielle skader og personskade. Dette er en langt høyere andel enn det statistikk fra SSB kan fortelle om, og kan antagelig forklares med at mange av respondentene nok har likestilt et uhell med kun materielle skader med en ulykke der det både var materielle skader og personskader.

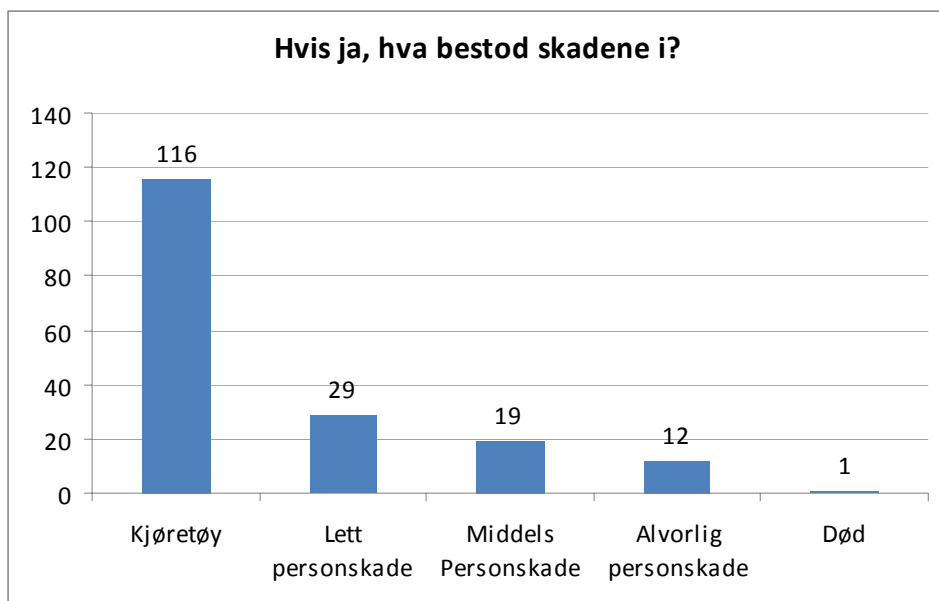


Fig. 19 Skadegrad

Svarene på dette spørsmålet kan tyde på at tolkningene av svarene på forrige spørsmål er korrekt.

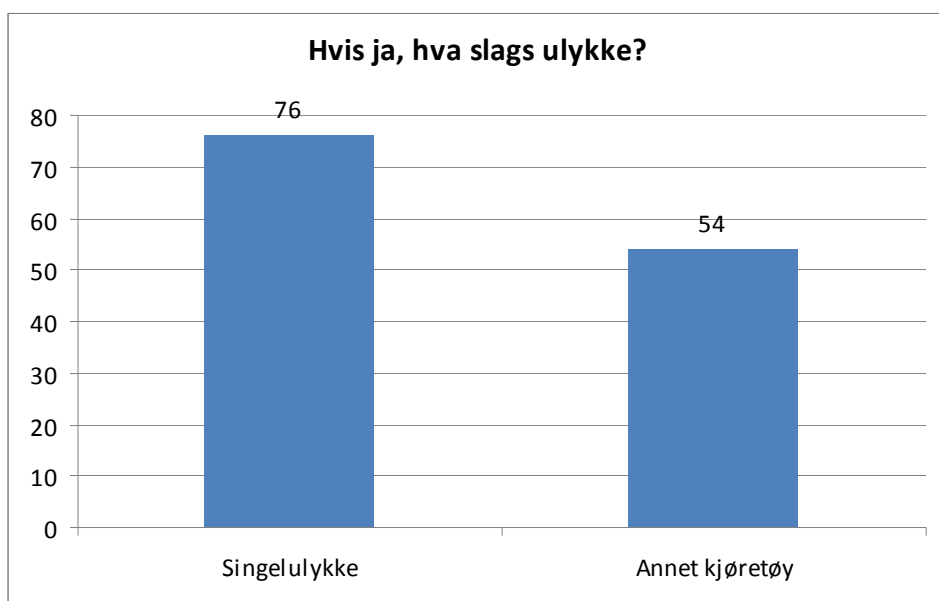


Fig. 20 Ulykkestype

Det er flere singleulykker enn flerpartsulykker. Dette stemmer også overens med at stillestående velt uten personskader er tatt med i svarene. På den andre siden stemmer forholdet mellom de to ulykkestypene også godt overens med funnene i Statens vegvesen sin dypstudie av dødsulykker på motorsykkel 2005-2009.

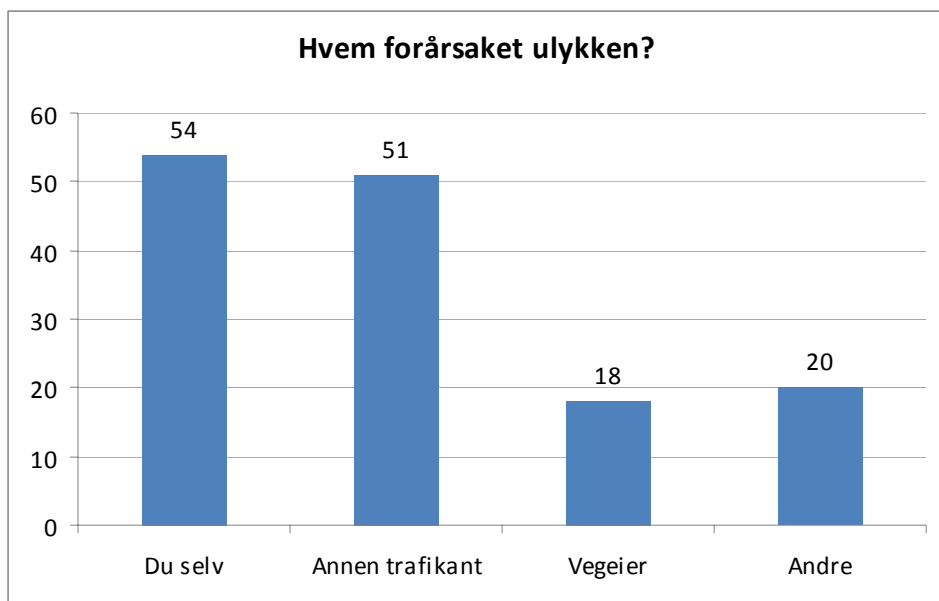


Fig. 21 Skyld i ulykken

Det vitner om både selvinnsikt og oppriktighet når 40 % av de som var involvert i en uønsket hendelse innrømmer at de selv var årsak til hendelsen.

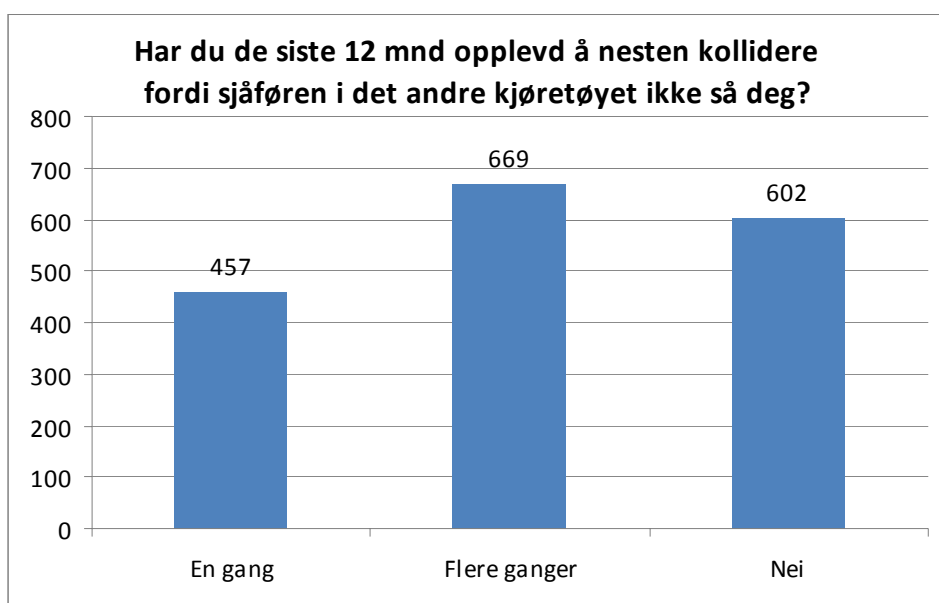


Fig. 22 Uoppmerksomme bilførere

Selv om både denne undersøkelsen og Statens vegvesen sin undersøkelse av dødsulykker på MC 2005-2009 viser at det antagelig er færre såkalte "SE OSS ulykker" enn MC-kollektivet kanskje har trodd, forteller svarene på dette spørsmålet at motorsyklister er bevisst sin egen sårbarhet og tar ansvar for at kollisjoner ikke skjer. Det kan meget godt hende at svarene hadde blitt helt annerledes om samme spørsmål hadde vært stilt til bilførere.

34 % svarer at de ikke har opplevd en eneste nesten-kollisjon de siste 12 månedene. Det kan nok forklares med at svært erfarne motorsyklister nesten aldri opplever konflikter med uoppmerksomme bilførere.

## RESPONDENTENES FORHOLD TIL TRAFIKKSIKKERHET

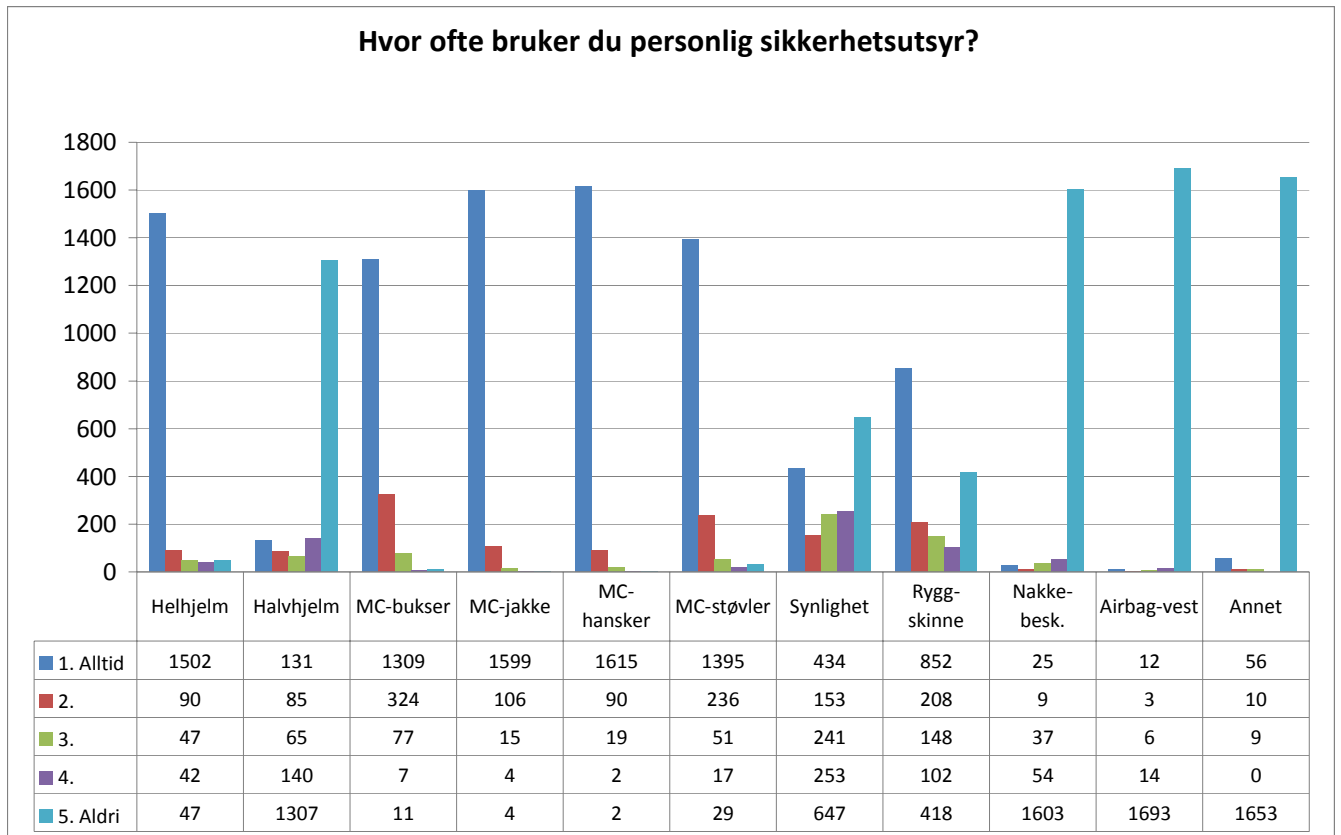


Fig. 23 Bruk av verneutstyr

Bruk av sikkerhetsutstyr blant respondentene er svært høy. Hele 86 % svarer at de alltid bruker MC-bukse, MC-jakke, MC-støvler og MC-hansker - selv om dette ikke er påbud!

Når det gjelder bruk av ryggskinne må man ta i betraktning at svært mange MC-jakker har innbygget ryggskinne. Dette kommer i tillegg til de som sier de alltid bruker separat ryggskinne.

Bruk av ikke-påbudt, ofte svært kostbart, personlig verneutstyr kan tolkes som et uttrykk for høy sikkerhetsbevissthet. Observasjoner langs veien tyder på at den samme holdningen til sikkerhet hos de som har svart på undersøkelsen også finnes i størstedelen av resten av MC-kollektivet.

Vi stusser imidlertid litt over at en del kan se ut til ikke å bruke hjelm. Dette stemmer dårlig overens med observasjoner langs veien. En sannsynlig forklaring er at noen har svart at de lar være å ta på seg hjelmen når de kjører inn på en ferje, foretar sikkerhetsjekk på et lukket område, flytter sykkelen i fellesgarasjen eller i lignende situasjoner.

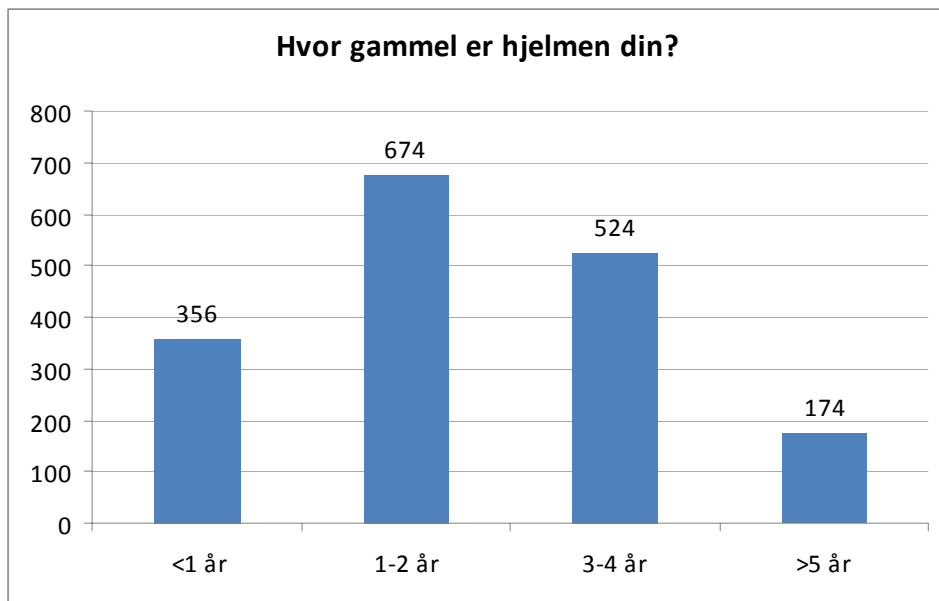


Fig. 24 Alder på hjelm

Nær 90 % har en hjelm som er yngre enn 5 år.

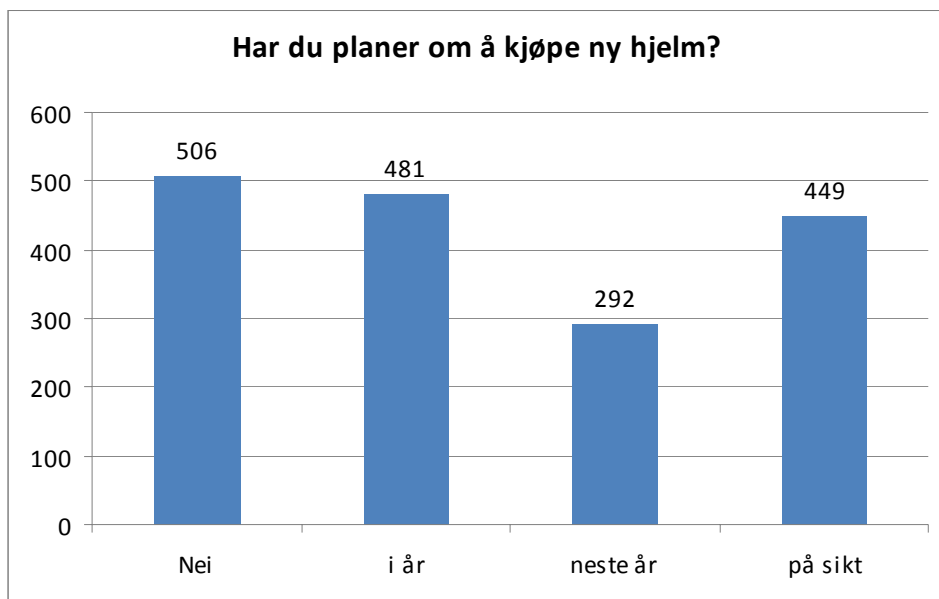


Fig. 25 Hjelmbytte

Det er ingen grunn til å bytte ut en hjelm som er yngre enn 5 år, og derfor har ingen av respondentene det travelt med hjelmbytte.

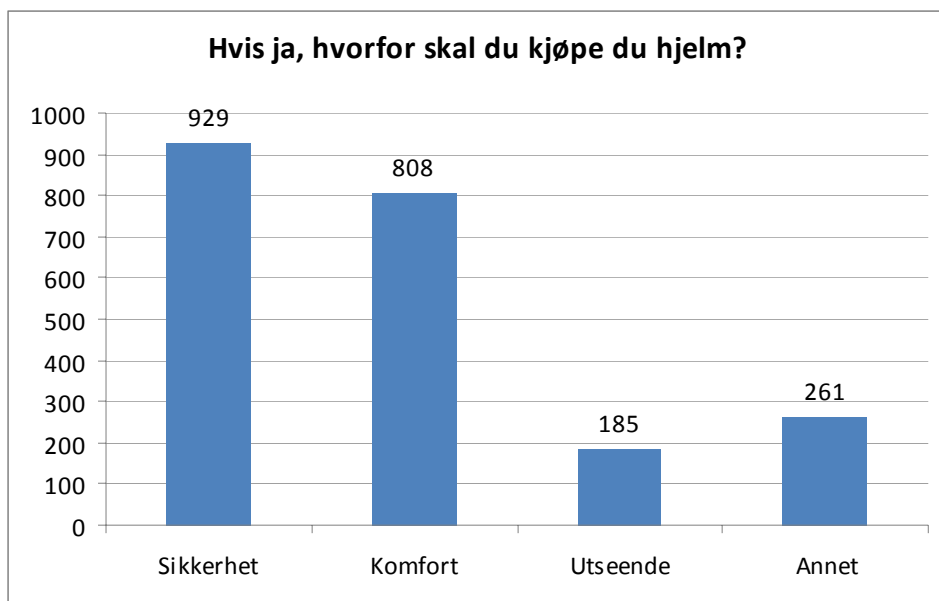


Fig. 26 Grunn til hjelmbytte

Kommentarene bak svaralternativet Annet forteller at mange vil bytte på grunn av hjelmens alder, altså et sikkerhetsargument. Legger vi disse sammen med det første svaralternativet finner vi at de som skal kjøpe ny hjelm først og fremst vil gjøre dette av sikkerhetsgrunner. Dette kan igjen tolkes som et uttrykk for at sikkerhetsbevisstheten i MC-kollektivet er høy.

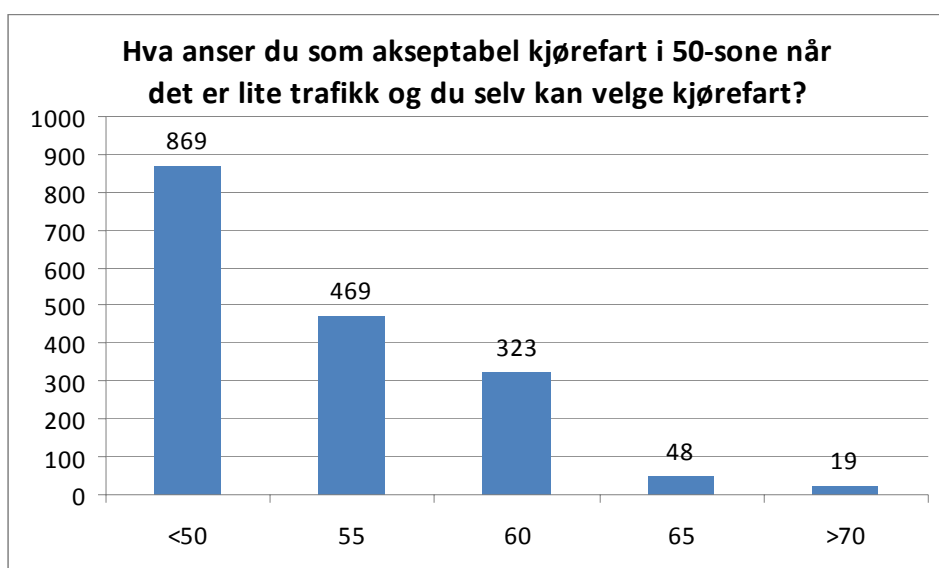


Fig. 27 Akseptabel kjørefart i 50-sone

Mer enn halvparten sier at akseptabel kjørefart i en 50-sone er 50 km/t eller mindre. 27 % sier at det er akseptabelt å kjøre 5 km/t fortere enn fartsgrensa. Det kan tolkes som at hele 77 % mener at man i en 50-sone skal holde 50 km/t, men at man aksepterer at farten kan gli noen km/t over og under fartsgrensa. Bare 0,4 % mener det "er greit" å bryte fartsgrensa med 15 km/t eller mer.

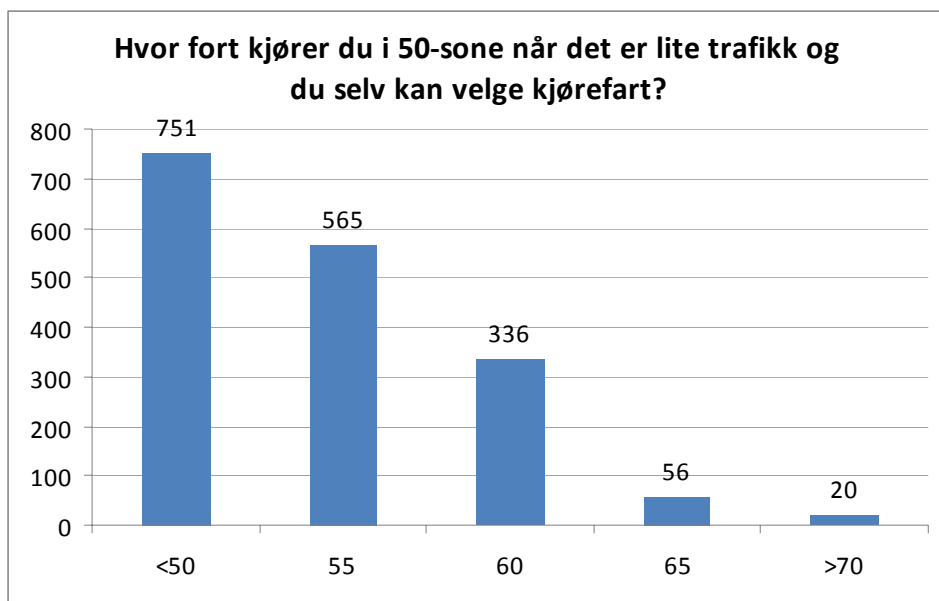


Fig. 28 Virkelig kjørefart i 50-sone

At 19 % sier de kjører 10 km/t over i en 50-sone er problematisk, og at 1 % synes det er OK å kjøre i 70 km/t er helt uakseptabelt.

Samtidig oppgir hele 43 % at de faktisk kjører i 50 km/t eller under. 33 % lar sykkelen gli opp til 55 km/t. På forrige spørsmål sa 77 % at de syntes det var akseptabelt å gli mellom 45-55 km/t. I virkeligheten er det 76 % som sier at de faktisk gjør akkurat dette, så her er det sammenheng mellom liv og lære.

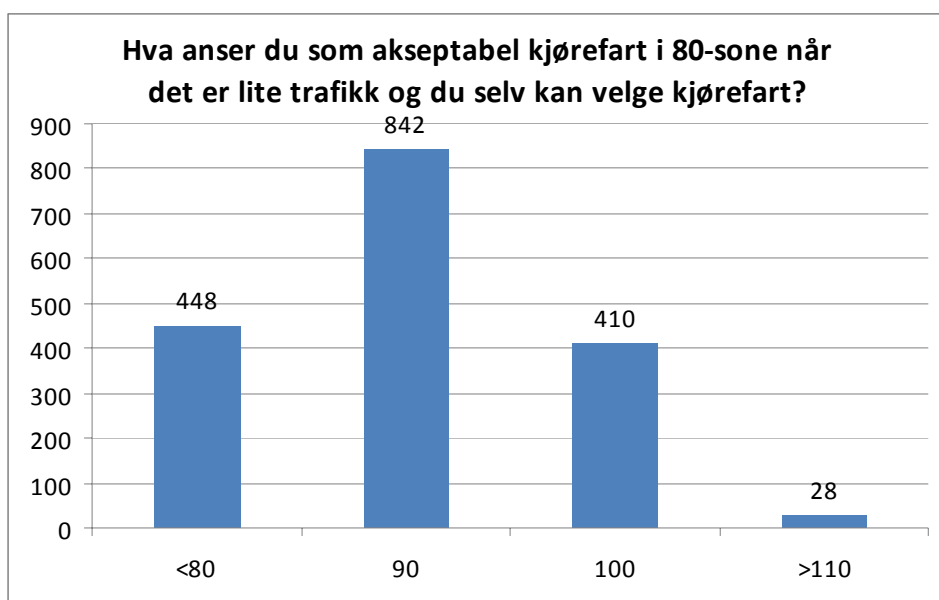


Fig. 29 Akseptabel kjørefart i 80-sone

Når hastighetsgrensen øker, øker også toleransen for å kjøre noen kilometer for fort. Men legger vi sammen de som mener man skal holde 80 km/t eller lavere og de som mener det er akseptabelt å kjøre 10 over får vi et klart flertall på 75 %.

24 % mener det er akseptabelt å kjøre i 100 km/t i en 80-sone. Under 2 % mener det er akseptabelt å kjøre over grensa for førerkortbeslag.

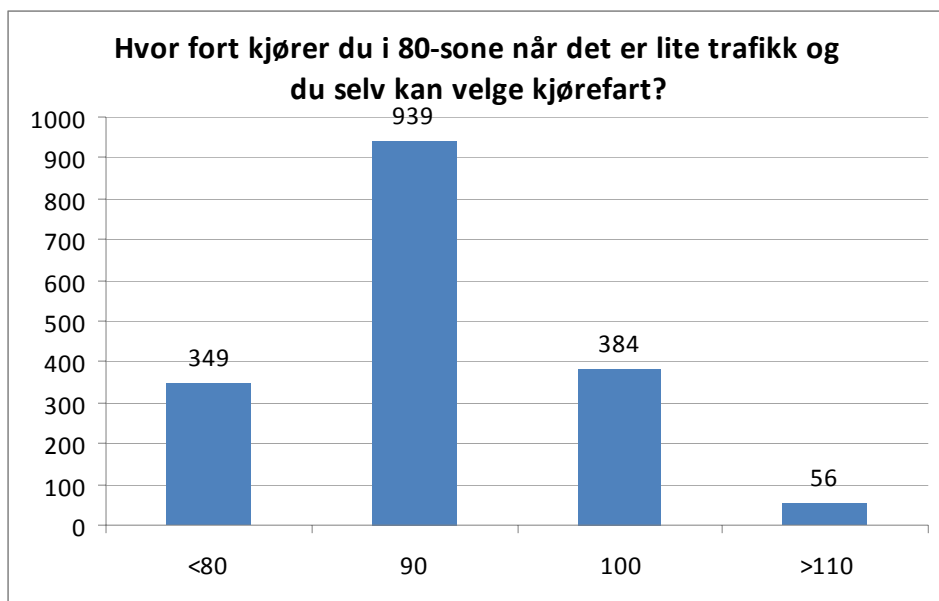


Fig. 30 Virkelig kjørefart i 80-sone

Også når respondentene oppgir virkelig kjørefart ser vi at toleransen for å kjøre litt fort øker med hastighetssonen. Det er naturligvis ikke bra at mer enn halvparten sier de faktisk kjører i 90 km/t i en 80-sone dersom det er lite trafikk og man selv kan velge kjørefart.

Om man samtidig sammenholder dette med andre svar i undersøkelsen er nok dette kanskje mer å anse som "ulydighet" snarere enn et uttrykk for dårlige holdninger til trafiksikkerhet. Et annet forhold som bekrefter dette er at det er færre som faktisk kjører i 100 km/t i en 80-sone enn de som sier at det er akseptabelt å gjøre det!

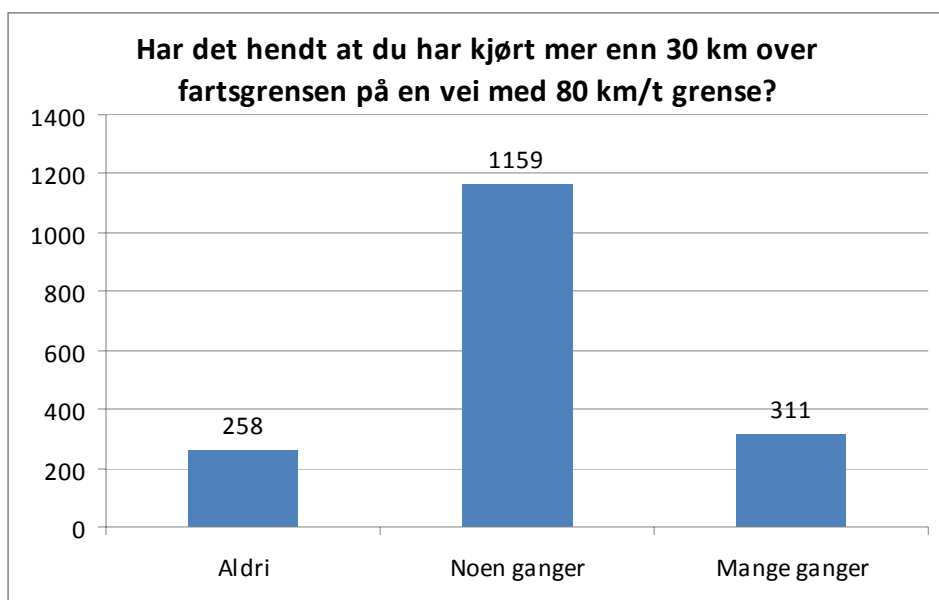


Fig. 31 Kjørt mer enn 30 km/t for fort i 80-sone

Ved første øyekast kan det virke veldig problematisk at hele 85 % sier at de har kjørt 30 km/t for fort i en 80-sone. Særlig i et "lydighetsperspektiv". Det er imidlertid viktig å sette opplysningen i rett kontekst. Erfaringsbasert kunnskap forteller nemlig at slike grove fartsovertredelser vanligvis bare finner sted i korte tidsrom, for eksempel i en forbikjøringsituasjon eller i et akselerasjonsfelt. Dermed kan ikke handlingen automatisk tolkes som et uttrykk for dårlige holdninger til trafiksikkerhet.

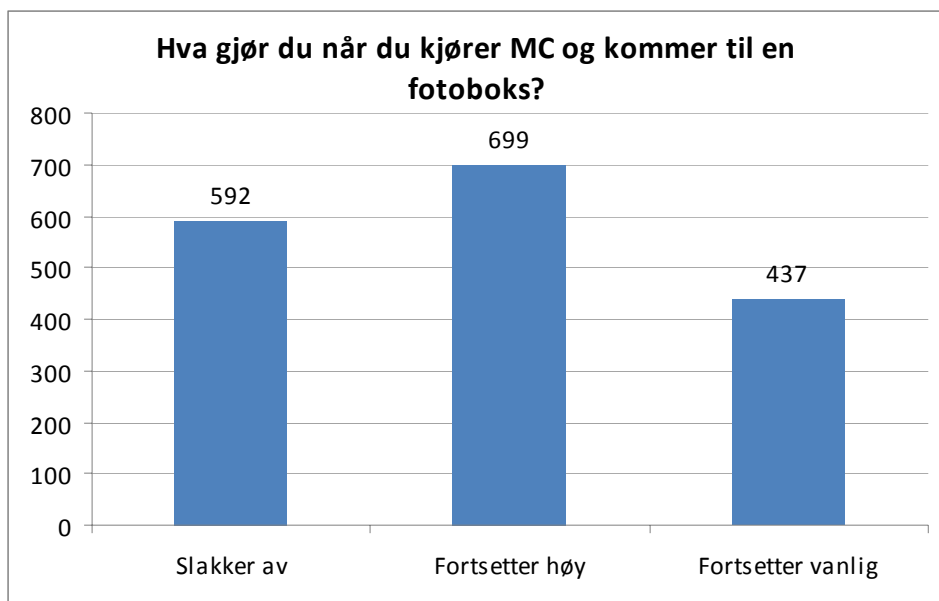


Fig. 31 Fotoboks

Legger man sammen svarene i alternativ 1 og alternativ 3 finner vi at nær 60 % av respondentene passerer fotobokser i lovlig hastighet, selv om alle vet at motorsykler ikke blir registrert i fotobokser. Dette kan tolkes som om at motorsyklistene vil vise at de respekterer fotoboksene som trafiksikkerhetstiltak. I MC-miljøet omtales denne holdningen som "ambassadør effekten". Sånn sett har fotobokser også en trafiksikkerhetseffekt blant motorsyklistene.

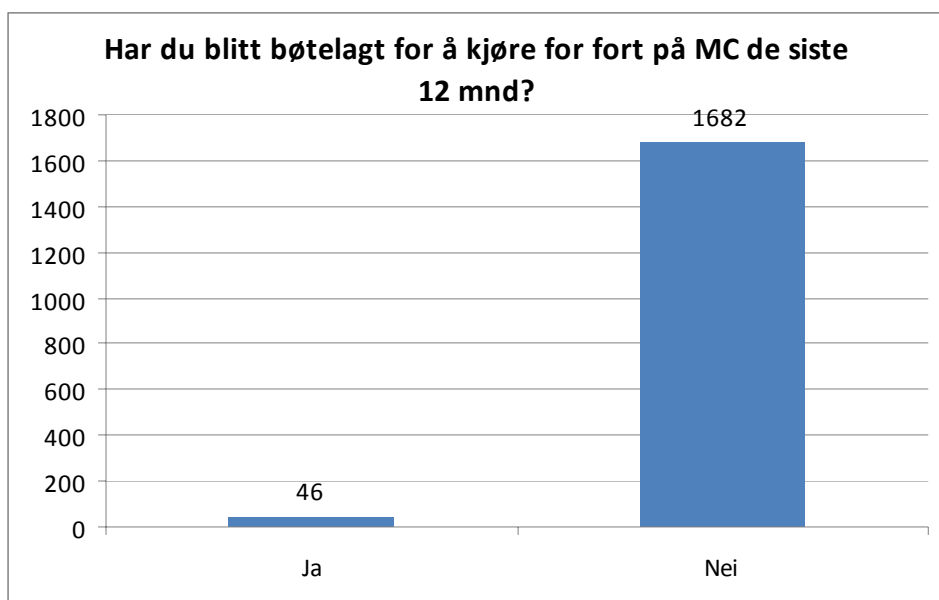


Fig. 32 Fartsbøter

Bare 2 % av respondentene hadde fått fartsbot. På samme måte som fotoboksene blir politiets fartskontroller først og fremst gjennomført på strekninger og tidspunkter der risikoen er høy. Det kan hende at motorsyklistene bevisst lar være å kjøre for fort på slike risikoutsatte strekninger og tidspunkter. Enten fordi de vet at det er kontroller der, eller fordi de har innsikt nok til å forstå at det ville være forkastelig ut fra et sikkerhetssynspunkt.

### Dine synspunkter på noen påstander om kjørefart?

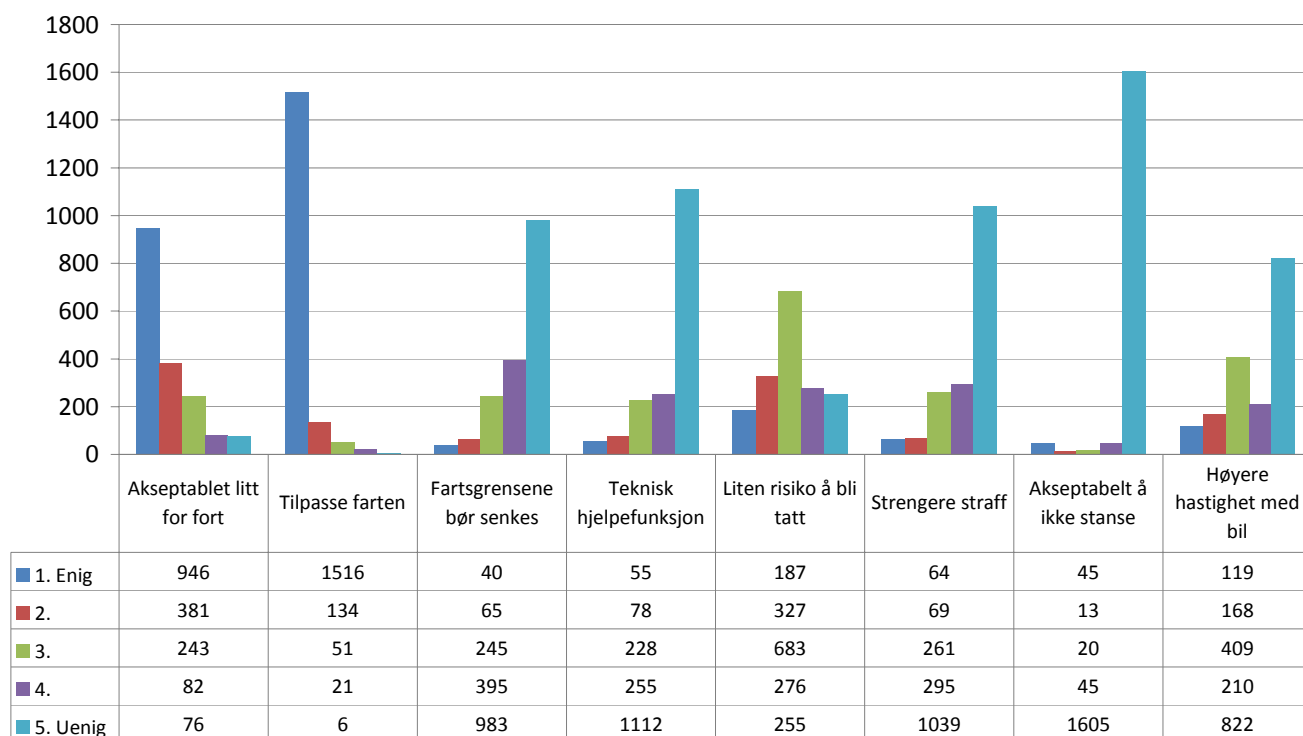


Fig. 33 Kjørefart

55 % mener det er akseptabelt å kjøre litt for fort når resten av trafikken ligger litt over fartsgrensen, og ikke særlig mange mener at fartsgrense bør senkes. Innføring av en hjelpefunksjon som gjør det lettere å overholde fartsgrensene får liten støtte.

Et flertall er ikke enig i påstanden om at det er liten risiko for å bli tatt i politiets fartskontroller. Samtidig er et stort flertall ikke enige i at straffen for fartsovertredelser burde vært strengere. Kanskje ikke helt uventet når vi vet at Norge er blant de landene i Europa som har høyest straffenivå for fartsovertredelser.

Det som imidlertid er viktig å merke seg er at 95 % er helt enig i, eller nesten helt enig i at det viktigste er å tilpasse kjørefarten etter forholdene. Det viser at nesten samtlige respondenter har et bevisst forhold til egen kjørefart.

Det er også verdt å merke seg at 93 % mener det er helt forkastelig å ikke stanse i en politikontroll dersom man blir vinket inn for å ha kjørt for fort.

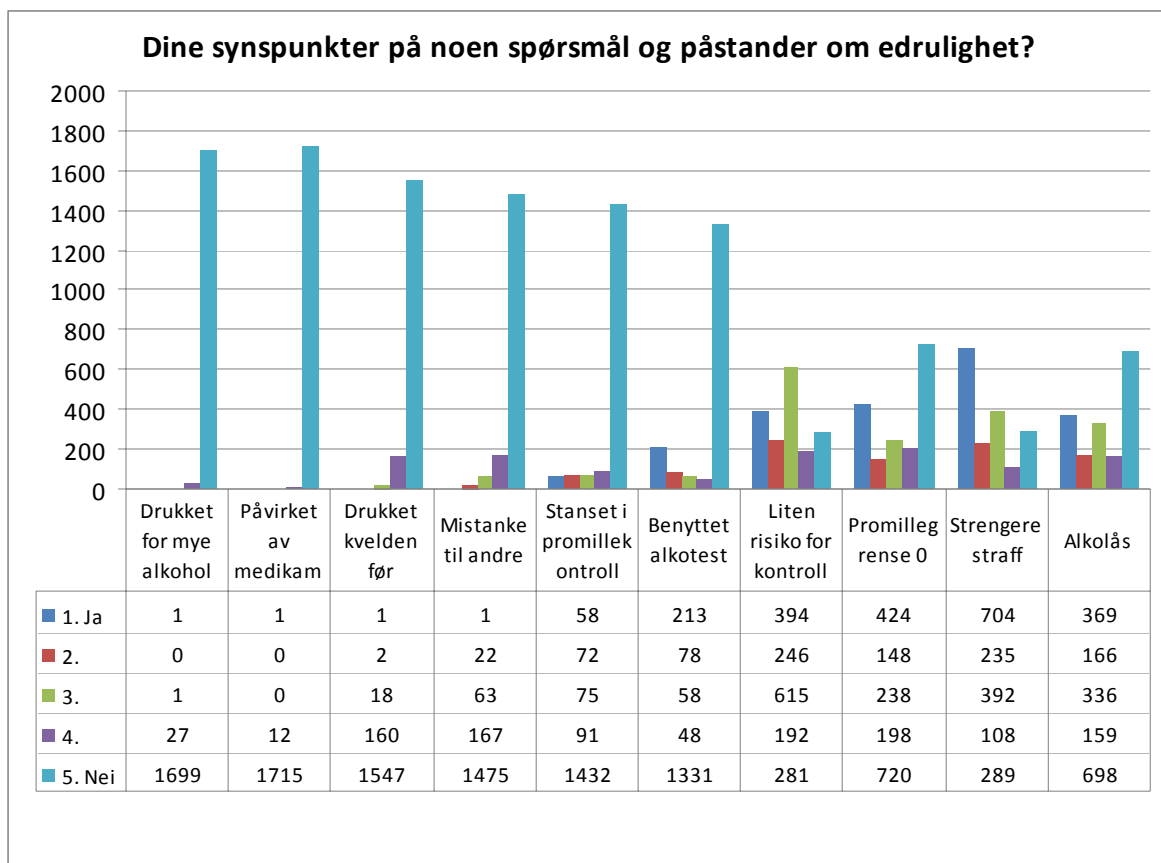


Fig. 34 Edrulighet

På spørsmål om man de siste 12 måneder har kjørt MC når man har hatt mistanke om man har drukket for mye alkohol, eller vært påvirket av medikamenter eller kjørt sammen med motorsyklister man har hatt mistanke om at har promille svarer nesten alle respondentene at det har de ikke.

Ut fra denne undersøkelsen kan det virke som om norske motorsyklister har et nesten rigid forhold til det å ikke kjøre i påvirket tilstand. Det er sannsynligvis et uttrykk for at motorsyklistene forstår, og tar konsekvensen av at det å kjøre MC er en krevende aktivitet der man hele tiden må ha fullt fokus på arbeidsoppgavene.

Denne antagelsen blir for så vidt også bekreftet av at mange mener at promillegrensen bør senkes til null og at straffen for fyllekjøring burde vært ennå strengere.

Når det gjelder innføring av alkolås er det imidlertid mange som er helt uenige. Det kan nettopp ha sammenheng med MC-miljøets nulltoleranse for å kjøre i påvirket tilstand: Det ville jo unektelig vært feil bruk av ressurser dersom man skulle innføre alkolås på kjøretøyene til brukergruppa som tar fullstendig avstand fra det å kjøre i påvirket tilstand.

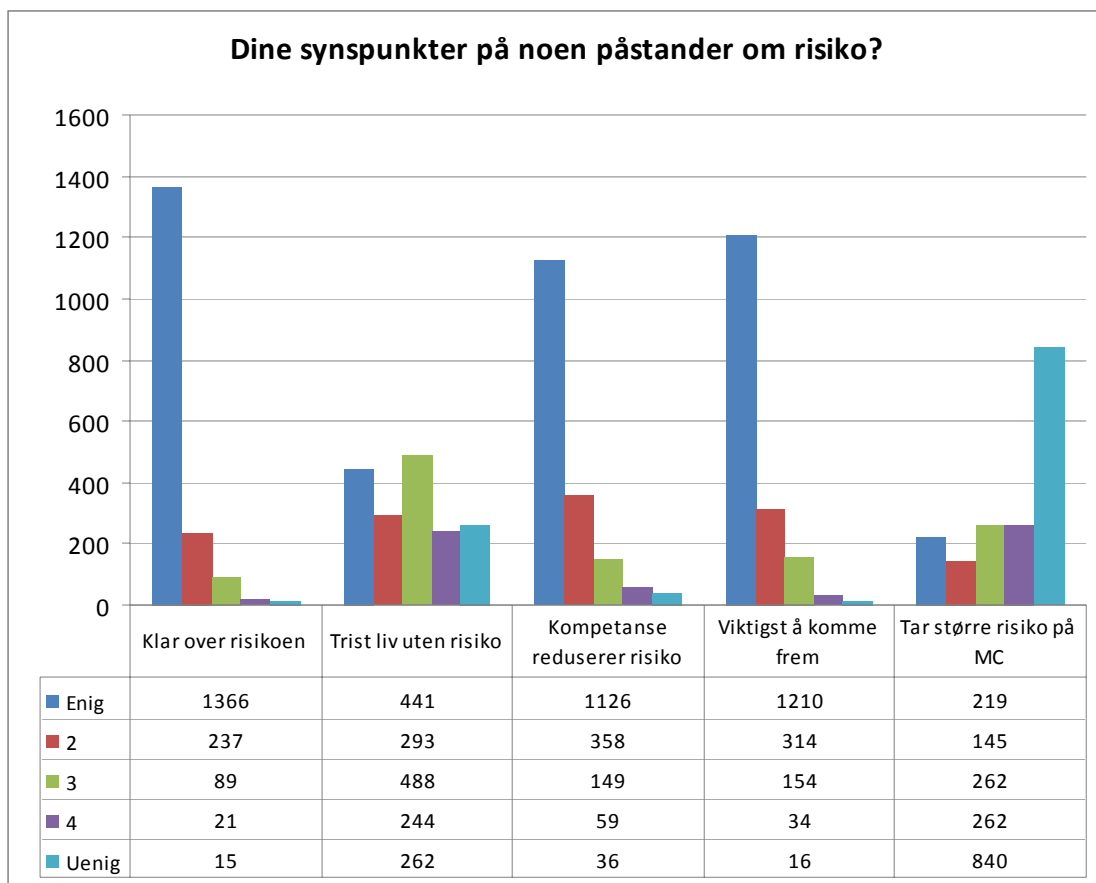


Fig. 35 Risikovillighet

90 % sier de er fullt ut klar over, og villig til å leve, med risikoen ved MC-kjøring. 85 % mener at høy kompetanse hos MC-førerne vil redusere risikoen. Dette er to svar som klart indikerer at motorsyklister har et bevisst forhold til egen sikkerhet.

Det er bare 25 % som er enige i den litt ledende påstanden om at "et liv uten risiko ville vært et trist liv". Hele 88 % sier at deres viktigste mål når de kjører MC er å komme sikkert fram, og over 60 % sier de tar færre sjanser når de kjører MC enn når de kjører bil.

### Dine synspunkter på ulike trafikksikkerhetstiltak?

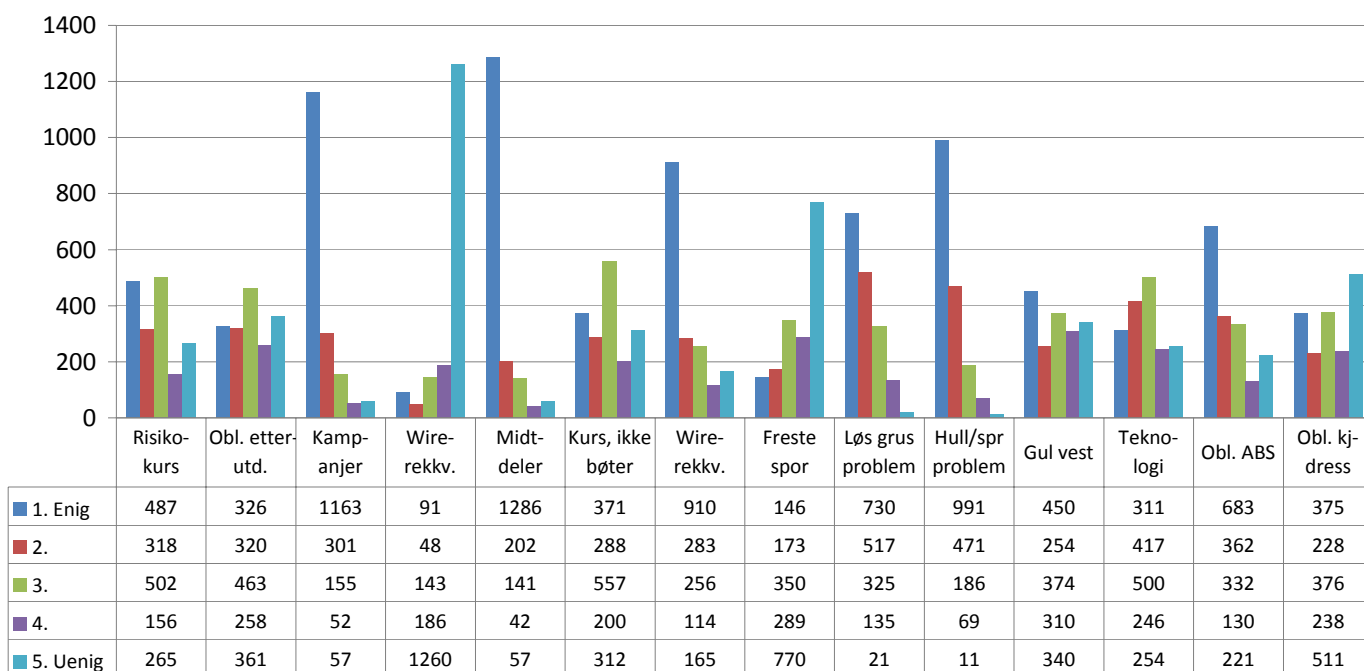


Fig. 36 Trafikksikkerhetstiltak

Nesten 40 % sier at de støtter innføring av et obligatorisk etterutdanningskurs, og nesten 90 % sier at synlighetskampanjer for å øke andre trafikanters oppmerksomhet overfor motorsyklister bør avholdes hvert år.

Nær 90 % mener at midtdeler er et fornuftig trafikksikkerhetstiltak, dersom plassering og valg av rekkverkstype gjøres med tanke også på motorsyklister. Det er ikke overraskende at et flertall kjenner seg utrygge når de kjører på veier med wirerekkverk. Mer enn 80 % mener at wirerekkverk som midtdeler ikke er en bra løsning.

Et lite flertall mener at freste linjer og spor i midten av vegbanen ikke er noe fullgodt alternativ til fysisk midtdeler. Det er helt tydelig at respondentene har et svært bevisst forhold til såkalte "veifeller".

Selv om et lite flertall at bruk av gul vest gjør at man synes bedre i trafikken, er det også mange som ikke har noen tro på et slikt tiltak.

Selv om mange mener det er farlig å stole for mye på tekniske hjelpesystemer på motorsykkelen er det et klart flertall som mener at ABS bremses burde finnes på alle sykler, uten at det nødvendigvis betyr at de mener ABS burde vært obligatorisk.

Respondentene er ikke enig i at heldekkende kjøredress burde være obligatorisk. Det ville jo også vært helt unødvendig, all den tid et stort flertall allerede bruker heldekkende kjøredress på frivillig basis.



Fig. 37 Informasjonskanaler

Vi ba motorsyklistene krysse av for hvilke fire informasjons- eller utdanningskanaler som har betydd mest for deres sikkerhetsbevissthet? 27 % sier de er blitt mest påvirket av budskap som kommer fra Norsk Motorcykel Union (Full Kontroll/Godt Tenkt bøkene/NMCU/medlemsbladet MC-bladet)

Deretter følger naturlig nok trafikkopplæringen med 18 %. 15 % sier at MC-venner har betydd mest og 6 % oppgir MC-klubben som viktigste informasjonskanal. En like stor del sier at artikler i andre MC-magasin enn MC-bladet har betydd mest.

Om vi ser på hvilke kanaler som har betydd minst finner vi at kun 1 % vurderer informasjonen fra Trygg Trafikk som mest betydningsfull. Heller ikke MC-bransjen blir vurdert som særlig viktig for sikkerhetstankegangen.

Men det mest tankevekkende er vel kanskje at bare 1 % av respondentene sier at budskap fra Statens vegvesen har vært viktig for deres sikkerhetstenkning som motorsyklist. Her er vegmyndighetene åpenbart ikke i inngrep med motorsyklistene. Og når vi vet hvor sterkt trafiksikkerhetstankegangen står i denne etaten for tida er det åpenbart at Statens vegvesen enten har forsømt motorsyklistene eller kommuniserer på en måte som ikke skaper respons. Her finnes et stort forbedringspotensial!

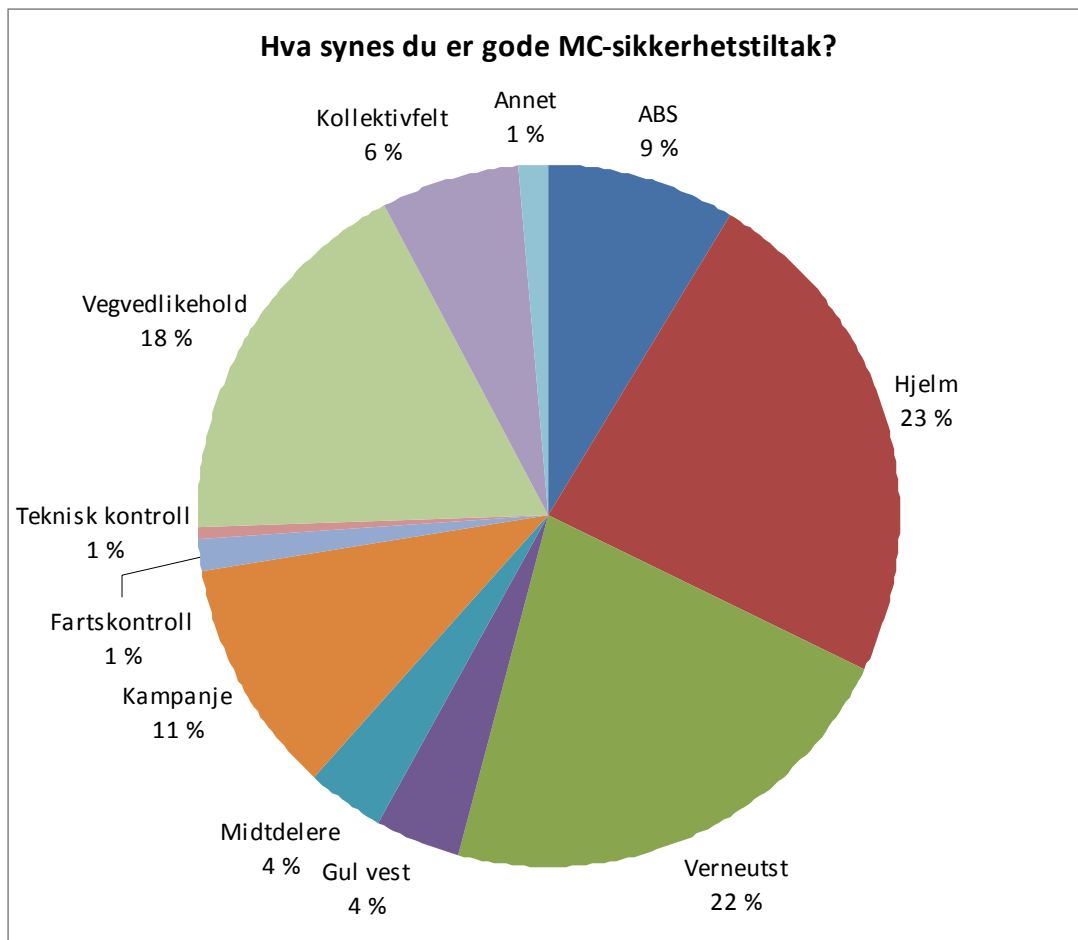


Fig. 38 Informasjonskanaler

Vi ba motorsyklistene krysse av for de fire tiltakene som de opplever har vært bra for deres sikkerhet. Det kom ingen spesielt overraskende svar.

Motorsyklister i Norge er opptatt av personlig verneutstyr og investerer store summer i slikt utstyr.

De er også opptatt av vegvedlikehold. Selv om Statens vegvesens dypstudie av dødsulykker på motorsykel 2005-2009 viser at såkalte "veifeller" kanskje ikke er direkte årsak i så mange ulykker som man har trodd, er det likevel slik at farlige forhold ved veien kan utløse instinktive feilhandlinger som i sin tur fører til ulykker.

Både trafikksikkerhetskampanjer, midtdelere og ABS bremses anses som fornuftige tiltak. Det samme gjør muligheten for å kunne kjøre i kollektivfeltet i stedet for å måtte "filtre" mellom biler i tett trafikk.

Motorsyklistene har ikke like stor tro på tekniske kontroller som et fornuftig TS-tiltak. Med rette. Både i store europeiske undersøkelser som MAIDS og i Statens vegvesens dypstudie av dødsulykker på motorsykel 2005-2009, kommer det fram at tekniske feil nesten aldri er ulykkesårsak på motorsykel.

I ettertid kan vi se at vi også burde listet føreropplæring og etterutdanningskurs for motorsyklister som avkryssingsalternativ.

## NOEN OPPLYSNINGER OM DE SOM BESVARTE SPØRREUNDERSØKELSEN

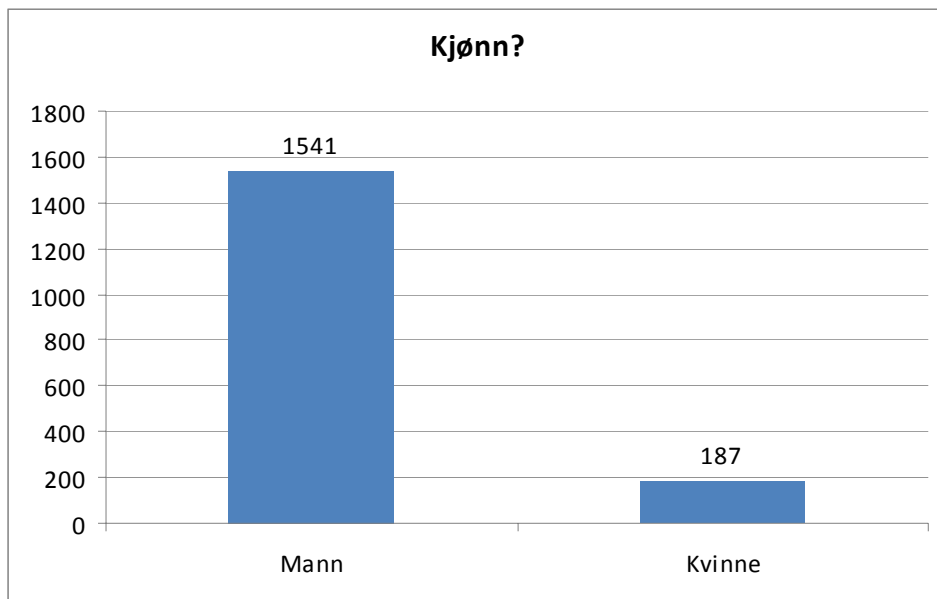


Fig. 39 Kjønnfordeling

89 % av respondentene var menn. 11 % var kvinner. Til sammenlikning er fordelingen i NMCUs medlemsmasse 74 % menn og 26 % kvinner.

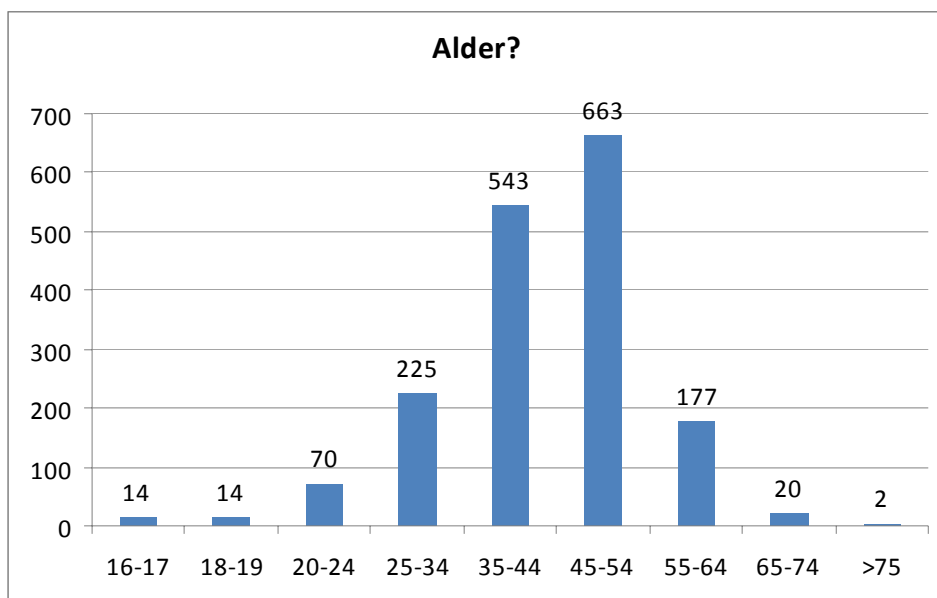


Fig. 40 Aldersfordeling

Den største aldersgruppen er mellom 35 og 54 år. Det stemmer godt overens med andre indikasjoner på gjennomsnittsalderen i MC-kollektivet. På årets Norgestreff (det største MC-treffet i Norge) var for eksempel gjennomsnittsalderen på 45 år.

Det er imidlertid hyggelig å se at også de aller yngste motorsyklistene er godt representert, og faktisk er flere enn de aller eldste.

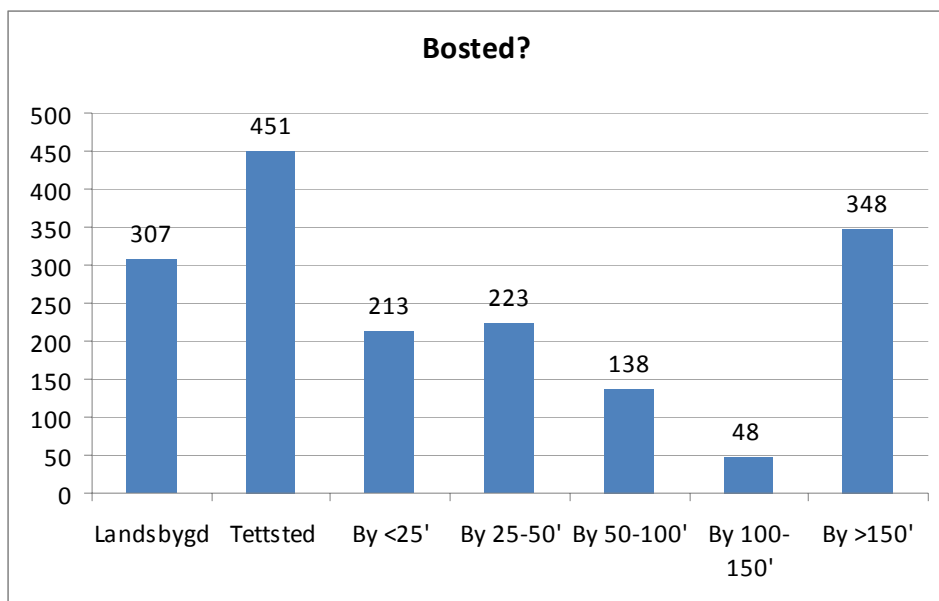


Fig. 44 Bosted

43 % bor i et mindre tettsted eller på landsbygda. 20 % bor i Oslo, Bergen eller Trondheim.

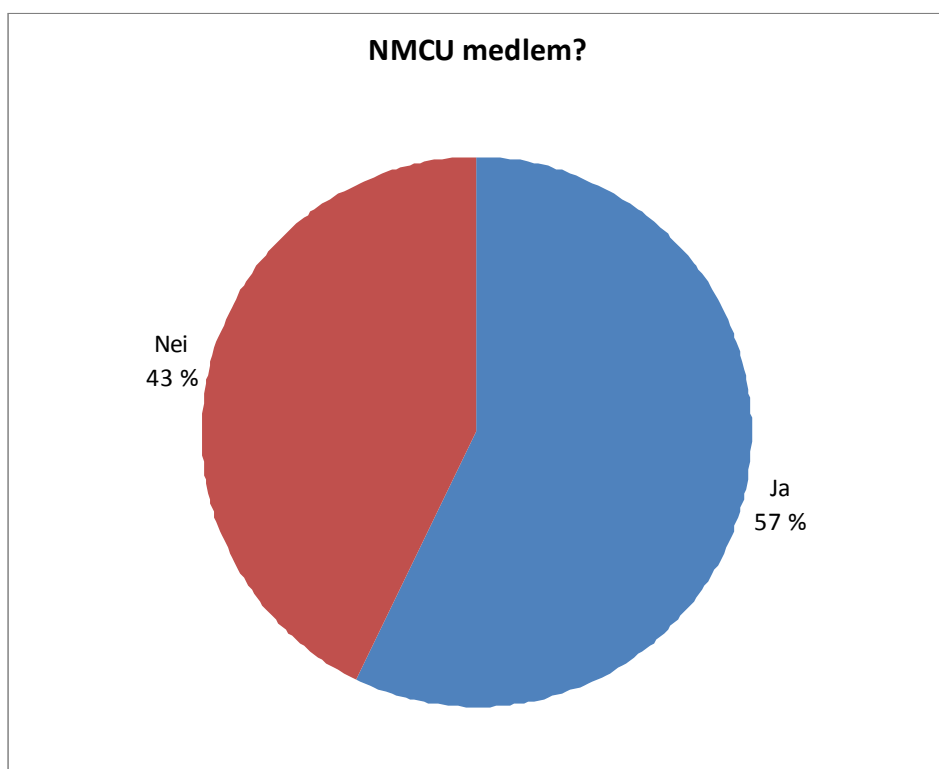


Fig. 45 NMCU-medlem

Med tanke på hvem som tok initiativ til undersøkelsen er det kanskje ikke så overraskende at mer enn halvparten av respondentene er medlemmer i Norsk Motorcykel Union. Samtidig er det viktig å huske at det nettopp er denne gruppen det er mulig å kommunisere med. Det er denne gruppen det er mulig å nå med trafikksikkerhetsbudskap, og det er denne gruppen som er viktige trendsettere og rollemodeller i MC-miljøet.

## NOEN KONKLUSJONER

1728 svar er nok til å gi undersøkelsen en viss tyngde. Vi har ingen grunn til å tro at de som har svart ikke har svart ærlig, og vi har kontroll på at samme person ikke har svart flere ganger. Selv om det nok er en overrepresentasjon av entusiastene blant motorsyklistene, er antagelig svarene i undersøkelsen ganske representative for hele MC-kollektivet.

Alt i alt viser svarene at motorsyklister har et svært bevisst forhold til egen sikkerhet, og at de også viser dette gjennom praktiske handlinger. For eksempel velger mange å kjøpe en motorsykkel som er utstyrt med ABS bremses, selv om dette medfører ekstra kostnader i størrelsesorden 5-10.000 kroner. Videre er man bevisst på ikke å låne bort sin motorsykkel, eller selv låne en fremmede MC, fordi det er krevende å sette seg på en ukjent motorsykkel.

Motorsyklistene tar ikke bare ansvar for egen sikkerhet, de tar også ansvar for andre trafikanters feilhandlinger og derigjennom sørger de for å unngå kollisjoner. Et av de klareste uttrykkene for at motorsyklister er sikkerhetsbevisste er de store investeringene i ikke-påbudt sikkerhetsutstyr. NMCU har beregnet verdien av slikt ikke-påbudt sikkerhetsutstyr blant norske motorsyklister til 1,2 milliarder kroner i 2011-verdi.

Motorsyklistene er ikke "lydigst" når det gjelder å holde fartsgrensene, men de aller fleste er sikkerhetsbevisste og sier at det absolutt viktigste er å avpasse kjørefarten etter forholdene. Når det gjelder kjøring i påvirket tilstand er imidlertid motorsyklistene nesten rigide i sin avstandtagen. Majoriteten i MC-miljøet finner det helt uakseptabelt å kjøre i fylla eller i annen rus.

Motorsyklistene vil gjerne ha midtrekkverk, men de vil ha en type rekkverk som også tar hensyn til deres sikkerhetsbehov. Motorsyklistenes sikkerhetstenkning blir først og fremst formet av sikkerhetsdialogen i MC-miljøet. Myndighetenes sikkerhetsbudskap rettet mot motorsyklister er enten ikke-eksisterende eller når i bare i liten grad fram.

Det er imidlertid et faktum at motorsyklister er en ubeskyttet trafikantgruppe, og uansett hvor sikkerhetsbevisste og kompetente motorsyklistene er, vil det aldri bli helt risikofritt å kjøre MC.

Spørreskjemaet er oversatt fra svensk og bearbeidet til norske forhold av NMCU. NMCUs webmaster har laget det webbaserte spørreskjemaet med elektronisk svarmulighet og elektronisk lagring og behandling av dataene. Trygg Trafikks MC-ansvarlige og NMCUs Trafikksikkerhetskomité har sammen analysert og vurdert svarene og skrevet rapporten.

Norsk Motorcykel Union (NMCU), tlf. 90837374, [www.nmcu.org](http://www.nmcu.org)

Trygg Trafikk, tlf. 20404040, [www.tryggtrafikk.no](http://www.tryggtrafikk.no)