



# **Svar på noen nærgående spørsmål om MC-sikkerhet**

## INNLEDNING

Som vi vet er risikoen ved motorsykkeltkjøring dramatisk redusert de siste 25 årene. I 1981 var 4,5 prosent av alle motorsykler i Norge innblandet i ulykker. I 2006 var dette tallet redusert til 0,5 prosent!

Det kan ikke påvises at motorsyklister er oftere innblandet i uønskede hendelser i trafikken enn for eksempel bilførere. Det er imidlertid et faktum at motorsyklistene har høyere risiko for å bli skadd når uhellet først er ute. Dette skyldes selvfølgelig først og fremst at de som kjører motorisert tohjuling ikke har et beskyttende karosseri rundt seg.

En del nøkkelpersoner oppfatter denne høyere skaderisikoen som så problematisk at de til stadighet går ut offentlig og foreslår restriksjoner, eller til og med forbud mot bruk av motorsykkel.

Noen ganger kommer slike uttalelser fra folk som tar trafikksikkerhet så til de grader på alvor at de er villig til å gå svært langt - etter NMCUs mening langt over streken. Andre ganger er det helt tydelig at uttalelsene bunner i fordommer mot motorsyklister. Da høres det nesten ut som om kritikerne sier at "spekesild er så vondt at det skulle ha vært forbudt".

Disse nøkkelpersonene, godt hjulpet av noen få MC-førere med en ekstremt aggressiv kjøremåte, har skapt en oppfatning av motorsyklister som lite sikkerhetsbevisste. Det stemmer overhodet ikke.

Få trafikantgrupper er så sikkerhetsbevisste som motorsyklistene. Et godt eksempel er at de aller fleste motorsyklister har investert tusenvis av kroner i *ikke påbudt* sikkerhetsutstyr. Et annet eksempel er de mange motorsyklistene som deltar på *frivillige* førerutviklingskurs - som betales av egen lomme.

Noen feilaktige påstander og kritiske spørsmål om MC-sikkerhet har blitt gjentatt så mange ganger i de seinere årene at NMCU til slutt følte et sterkt behov for å kommentere dem litt nærmere.

Formålet med dette dokumentet er derfor å gi oppklarende svar på nærgående spørsmål, tilbakevise fordomsfulle påstander, avdekke farlige tendenser i vårt eget miljø og innrømme feil når det er nødvendig. NMCU håper derigjennom å få til en mer konstruktiv og reell diskusjon om MC-sikkerhet - både i media og på andre arenaer.



*Det kan da vel ikke være noen tvil om at motorsyklister synes bedre med gul vest og at dette rimelige og enkle tiltaket burde ha vært påbudt?*

**OPP TIL MOTORSYKLISTENE:** Det er riktig at bruk av kjøreutstyr med "synlige" farger noen ganger kan gi en trafiksikkerhetsgevinst. Derfor er NMCU ikke mot at motorsyklister kjører med gul vest. Vi vil imidlertid at man skal være klar over at bruk av gul vest også kan ha noen negative effekter.

**FORDEL I REGN OG MØRKE:** Det er en åpenbar fordel å bruke en regndress med fluoriserende farger på skuldre og armer når det er tåke og regn – særlig når man kjører i vassføyka på motorvei og blir tatt igjen av raskere trafikk. Også en fordel å ha en gul vest med reflekser under salen i fall man skulle få motorstopp på en vei med mye trafikk.

**FALSK TRYGGHET:** Det må imidlertid stilles spørsmålstegn ved om alltid å bruke gul vest kanskje kan få MC-førerne til å føle en falsk trygghet og derfor bli sløve i forhold til egne kjørestrategier - strategier vi av erfaring vet virker:

- Som for eksempel å søke blikkontakt med bilføreren og se etter om hjulene på bilen er i bevegelse.
- Eller foreta fartsavpassing, innta bremseberedskap og plassere seg synlig i kjørefeltet.
- Eller foreta sideforflytninger i forhold til faste punkter i bakgrunnen når man ser at en mulig konfliktsituasjon oppstår.

**INFLASJON:** Det kan fort gå inflasjon i signaleffekten dersom "alle" skal bruke gule vester for å synes bedre - fra ambulanspersonell og politi, til motorsyklister, joggere og parkeringsvakter.

**LYSGLORIEN DEKKER OVER:** I Norge er det påbudt å alltid kjøre med lys. Praktiske forsøk viser at lysglorien fra frontlykta alltid er det mest iøynefallende når motorsykkelen sees forfra. Lysglorien fra frontlykta "dekker over" det som eventuelt måtte finnes av farger bak glorien.

**BAK VINDSKJERM OG KÅPE:** På sykler med vindskjermer og kåper vil disse uansett skjule en gul vest i den mest vanlige ulykkesituasjonen, nemlig når bilførerne ser motorsykkelen forfra eller skrått forfra.

**KAMUFLASJE:** Lyssterke farger er ikke alltid mest synlige. Eksempler fra det militære viser at slike farger noen ganger kan ha en kamuflerende effekt, mens en mørk silhuett kan ha en iøynefallende effekt. Dette er helt avhengig av bakgrunnen objektet sees mot.

**MINDRE EFFEKT ENN MAN KANSKJE SKULLE TRO:** I et praktisk forsøk som ble gjort i Sverige 1997 viste det seg at verken fluoriserende tape eller ulike lysarrangementer gjorde at bilførerne som deltok i testen så tohjulingene bedre. Etter et innspill fra en produsent av gule vester gjennomførte også NMCU en praktisk test. Observasjonene fra dette forsøket føyer seg pent inn i rekken av tilsvarende tester: Å kjøre med gul vest øker synbarheten mindre enn man kanskje skulle tro.

**VI SYNES:** TØI rapporten om ”Motorsyklers/mopeders synlighet” fra 1999 sier klart at motorsykler/motorsyklister er langt over terskelen for hva som er sansbart. Problemet er imidlertid at bilførere ikke er *innstilte* på å *se etter* oss motorsyklister.

**MC OPPLEVES IKKE SOM EN TRUSSEL:** Én mulig forklaring på at bilførere ikke er innstilte på å se etter mopeder og motorsykler kan være at disse, forholdsvis små kjøretøyene ikke oppleves (ubevisst) som noen trussel mot bilførerens egen sikkerhet.

**BILFØRERNE SER MC-POLITIET:** Motorsykkelpolitiet kjører ofte med hvit motorsykkel, sort kjøredress og hvit hjelm. Ikke spesielt iøynefallende farger, men likevel blir motorsykkelpolitiet nesten alltid oppdaget. Det er antagelig fordi bilførerne er innstilte på å se etter politiets motorsykler.

**MC-OPPMERKSOMHET I BILOPPLÆRING:** Opplæringsmyndighetene støtter TØI rapportens syn og har innført krav i den nye bilopplæringen om at elevene skal lære å se etter tohjulinger.

**NMCU ER MOT ET PÅBUD OM GUL VEST:** NMCU vil sterkt advare mot innføring av et *påbud* om å alltid å bruke gul vest når man kjører motorsykkel:

- For det første kan påbud gjøre at motorsyklistene og mopedførerne helt feilaktig får hovedansvaret for et trafikkikkerhetsproblem som oftest er forårsaket av bilførere. Og det er et allment akseptert prinsipp at den som forårsaker et problem også har hovedansvar for å løse det.
- For det andre frykter vi at et påbud om gule vester kan føre til at motorsyklister og mopedførere får avkorting i et forsikringsoppgjør dersom man ikke har brukt slik vest.
- For det tredje vil et påbud skape store problemer i forhold til utenlandske motorsyklister som er på ferietur i Norge

Spørsmål 2:



*Dere kan ikke legge skylden for kollisjoner på oss bilførere når dere kommer så fort at det nesten er umulig å få øye på dere?*

**FORT ELLER BRÅTT?** Det kan hende at vi ikke nødvendigvis kommer så fort, men at bilførerne opplever at vi dukker opp veldig brått. Kanskje fordi vi har gjemt oss i en blindsoner eller sneket oss lydløst innpå? Eller kanskje fordi bilføreren holder på med noe annet enn å kjøre bil - for eksempel stereoanlegg, pølse med lompe eller mobiltelefon?

**MC UTNYTTER SMÅ AREALER:** Noe av poenget med å bruke MC og moped som transportmiddel er at man kan utnytte små arealer i tett trafikk. Dermed oppstår også muligheten for at motorsyklistene kan dukke opp på steder der det ikke er forventet. I slike situasjoner er det først og fremst motorsyklistens ansvar å gjøre seg synlig - men det ville også ha hjulpet mye hvis bilførerne hadde fulgt bedre med i speilene.

**MC ER GODT SANSBAR:** Det er et vitenskapelig dokumentert faktum at motorsykler er godt sansbare. Det egentlige problemet er at bilførere ikke er *innstilte* på å *se etter* motorsykler og at det derfor oppstår konflikter i situasjoner der bilførerne har vikeplikt.

**HENDELIG UHELL:** Innimellom hender det at anstendige og bevisste bilførere kjører opp i en vanddam og spruter ned fotgjengere på fortauet. På samme måte hender det at anstendige og bevisste MC-førere begår feil som gjør at de "skremmer" bilførere. Mange motorsyklister ber om unnskyldning for slike - ikke tilsiktete - feilhandlinger ved å vinke med en arm eller strekke ut et bein.

**PROBLEMATISK:** Det kan imidlertid ikke stikkes under en stol at enkelte MC-førere kjører på en måte som gjør at bilførerne nærmest opplever det som et "overfall". Dette er selvfølgelig helt utillatelig og det store flertallet av motorsyklistene tar avstand fra slik ubehøvlet og farlig atferd som er med på å gi oss et ufortjent dårlig rykte.

Spørsmål 3:



*Dagfinn Mo hos SINTEF har sagt at unge bilførere ikke er i stand til å takle et stadig mer kompliserte trafikkbilde før de er 23-24 år. Hvorfor i all verden skal vi da tillate vimsete 16-åringere å kjøre lett motorsykkel med en toppfart på 120 km/t?*

**STORT TRANSPORTBEHOV:** Moderne, aktive ungdommer har et stort transportbehov. I byene dekker som regel godt utbygd kollektivtransport dette behovet. I distriktene derimot trenger mange 16-17 åringer lett MC som personlig motorisert transportmiddel for å komme seg på trening og for å treffe venner. Det er ofte for langt å sykle og mopeden er sårbar på landeveien fordi den ikke klarer å holde følge med øvrig trafikk. Alternativet til lett MC er ofte at familien må ha to biler og at den ene av foreldrene hele tiden kan stille opp som "privatsjåfør".

**VERDENS BESTE OPPLÆRING:** Etter 1. januar 2005 har Norge verdens desidert beste opplæringsregime på motorsykkel - også på lett MC. Når trafikklærere og sensorer etter hvert blir godt kjent med, og fullt ut kan nyttgjøre seg lærerplanen, vil bare ungdommer som er godt kvalifiserte slippe gjennom opplæring og førerprøve klasse A1.

**BEDRE BILFØRERE:** Verdien av den trafikkerfaringen man får på lett motorsykkel kommer til nytte når man senere skal kjøre bil. Motorsykkelførere er sårbare og lærer raskt om sin egen risiko og blir derved våkne og fokuserte trafikanter. Fra England vet vi at bilførere som kjører motorsykkel får lavere forsikringspremie fordi de har lavere ulykkesutsatthet.

**GODE SYKLER OG GODT KJØREUTSTYR:** De gamle lettvektene var ikke mye å skryte av, men når 125cc lett MC ble innført i 1996 fikk lett motorsykkel samme teknisk avanserte løsninger som tung motorsykkel. Det betyr at bremses, dekk og styreegenskaper er helt på høyden. Av verneutstyr er det bare hjelm som er påbudt. Likevel kjører de aller, aller fleste ungdommer på lett MC med MC-støvler, hansker og heldekkende kjøredress med protektorer - dels fordi sikkerhetsutstyr er mote, dels fordi utstyret er betalt av bevisste foreldre.

**"SKJERMINGSFILOSOFIEN" BAKFYRER:** Ja, det er farlig å kjøre motorsykkel. I følge statistikk fra SSB er det også ganske farlig å sykle - og å bade. Det går rett og slett ikke an å forby alt som er farlig. Det ville simpelthen lamme nasjonen vår. Vi må derfor gjøre unge mennesker i stand til å kunne håndtere risiko - blant annet gjennom å trene opp ferdigheter og bygge solide "indre grenser". Slik man har gjort med unge "skippere" i små kystsamfunn i uminnelige tider.

**INNGANGSBILLETT TIL ET GODT SOSIALT MILJØ:** Mange som begynner å kjøre lett MC når de er 16 år fortsetter som motorsyklister hele livet. For motorsyklister er motorsykkelmiljøet er veldig godt sted å være.



*For dere motorsyklister er jo "alt" i veimiljøet farlig! Mener dere virkelig at vi skal bruke av fellesskapets penger for å oppfylle de kostbare kravene deres slik at dere kan kjøre enda fortere?*

**EN MYTE:** Det er en myte at motorsyklister har kostbare krav. Motorsyklistene har for eksempel ingen behov for milliardinvesteringer i nye veiprojekter - vårt behov er først og fremst et godt sikkerhetsvedlikehold av det eksisterende veinettet. Motorsyklistene forstår også at samfunnet ikke har ubegrensede midler til rådighet og er derfor forberedt på noen ganger å måtte leve med *dårlig* vei. Vi protesterer imidlertid når veien blir så dårlig at den blir *farlig*.

**KOST/NYTTE:** NMCU aksepterer at veimyndighetene må tenke i et kost/nytte perspektiv. Vi forstår for eksempel at det ville være helt urimelig å kreve ettermontering av underskinner på alle rekkverk i Norge. Det er imidlertid ikke urimelig å kreve at veinettet planlegges, vedlikeholdes og driftes på en måte som også ivaretar motorsyklistenes sikkerhet.

**BEHØVER IKKE KOSTE MER:** Endringer og ettermontering av utstyr på ferdige anlegg er dyrt, men om man tar hensyn til motorsykler allerede i planleggingsfasen koster ikke MC-vennlige tiltak så mye mer. Det er for eksempel ikke dyrere å plassere ferister på rettstrekker i stedet for i svinger og det koster ikke mer å lage sensorene for lysregulering av kryss slik at de også slår ut på motorsykler.

**KOMPETANSE OG HOLDNINGER:** Mange tiltak som ville forbedret MC-sikkerheten er mer avhengig av kompetanse og holdninger hos de som planlegger, bygger og drifter veinettet enn av penger. Det koster for eksempel ubetydelig mer å asfaltere én meter inn på tilstøtende grusveier for å hindre at grus dras ut i veibanen, men da må den som leder asfaltarbeidet ha omtanke for motorsyklister - og være kjent med Statens vegvesen sin Håndbok 245 (Håndbok MC-sikkerhet).

**LIK BEHANDLING:** Når det innføres nye tiltak i veimiljøet er NMCUs prinsipielle standpunkt at *det ikke skal innføres tiltak som riktig nok kan forbedre trafikksikkerheten for én trafikantergruppe dersom tiltaket samtidig forverrer trafikksikkerheten for en annen gruppe*. Det er ikke akseptabelt når en prosjektleder i Statens vegvesen avviser motorsyklistenes innvendinger mot skarpkantede rekkverksstolper med å si: - Dere må huske hvem veien egentlig er laget for. Motorsykel er et lovlig kjøretøy og motorsyklister har krav på samme omtanke som alle andre trafikantergrupper.

**SÆRSKILTE TILTAK:** Noen ganger avviker veimyndighetene fra kost/nytte forutsetningen og bruker store summer på tiltak som verken fremmer mobilitet eller trafikksikkerhet - eller som bare kommer noen ganske få mennesker til gode. NMCU støtter selvfølgelig slike tiltak og krever at vurderingene også må omfatte motorsyklister. Når det for eksempel skal investeres i midtrekkverk mener NMCU at man må velge den typen som er minst farlig for motorsyklister. Når vi vet at 1 meter motorvei koster 25-30.000 kroner mener NMCU at et par hundre kroner ekstra per meter for å få satt opp et "MC-vennlig" rekkverk er en akseptabel kostnad for samfunnet.

**BYTRANSPORT:** Om flere går over fra bil til MC når de pendler til og fra jobb i byene vil samfunnet spare langt mer enn det MC-tiltak på veinettet koster!

Spørsmål 5:



*Hvorfor i all verden skal en motorsykkel ha effekt som en Formel 1 bil?*

**OVERDREVET:** Det uhyre få motorsykler som har effekter i størrelsesorden 1 hk per kilo - de aller fleste av de ca 125.000 motorsyklene i Norge har mindre enn halvparten.

**EFFEKT OG ULYKKER:** Det er feilaktig å tro at det er en automatisk sammenheng mellom effekt og ulykker. Både EUs store undersøkelse på 90-tallet (utført av nederlandske TNO) og undersøkelser NMCU og Statistisk sentralbyrå gjorde i 1995, 1996 og 1997 viste at det ikke er de mest effektsterke motorsyklene som er overrepresentert i ulykker men motorsykler med en "aggressiv utstråling".

**BRANSJEANSVAR:** Det er motorsykkelbransjen, godt hjulpet av MC-pressen, som har hovedansvaret for "effekthysteriet" - ikke motorsyklistene. Det store flertallet av norske motorsyklistere synes at effekt/vekt forhold på 0,5 hk/kg eller mindre er tistrekkelig. Særlig om motoren leverer effekten på en måte som passer til kjøring på norske veier.

Spørsmål 6:



*Hvorfor føler motorsyklistene at de har en selvfølgelig rett til å krysse dobbel sperrelinje, kjøre forbi køen på høyre side og ligge konstant 20 km/t over fartsgrensen?*

**INGEN UNNSKYLDNING:** Motorsyklister har absolutt ingen rett til å bryte gjeldende trafikkregler. Det spiller ingen rolle om det skyldes egoisme eller lutter livsglede: Motorsyklistene må selvfølgelig også innordne seg. Vegtrafikk er et system som forutsetter forutsigbarhet og når noen ikke følger reglene blir trafikken uforutsigbar og derfor farlig.

**SETTER FRAMTIDEN VÅR PÅ SPILL:** Det er dumt at enkelte motorsyklister "tar seg til rette" og derved gjør andre trafikanter forbannet eller utrygge. Noen få hensynsløse motorsyklister drar til seg mye negativ oppmerksomhet og skaper grobunn for forslag om restriksjoner og begrensninger.

**UPRAKTISKE REGLER:** Når det er sagt må det også sies at ikke alle trafikkreguleringer er tilpasset motorsykelens fleksibilitet. Det er for eksempel et faktum at en motorsykel trenger langt kortere forbikjøringsstrekning fordi akselerasjonen er så mye bedre enn bilens. Det er også et faktum at en motorsykel, fordi den er lettmanøvrert og smal, ofte kan foreta en trygg forbikjøring forbi uten å krysse midtlinjen. Da er det litt underlig at gjeldende lov sier at det er tillatt for en bil å passere en MC når det er skiltet forbikjøring forbudt, mens det motsatte ikke er tillatt (?) NMCU ønsker imidlertid å være veldig tydelig på at man ikke må "endre" reglene ved å bryte dem. Skal trafikkreglene endres må det skje gjennom demokratiske prosesser der motorsyklistene deltar med sine representanter.

**RIGIDE TOLKNINGER:** Vi gjentar at trafikkreglene selvfølgelig skal overholdes. Noen ganger er det imidlertid slik at reglene blir håndhevet med "tre desimaler". Det er kjent at "regelrytteri" ikke skaper bedre trafikksikkerhet - kun forakt for reglene og de som håndhever dem. Andre ganger er det slik at allmennheten faktisk ikke forstår hvordan reglene skal tolkes. Da fungerer det bedre at håndhever forklarer hva som er reglenes intensjon i stedet for å utstede bøter.

**TEAMWORK:** Kravet til forutsigbar og solidarisk atferd må gjelde alle trafikanter. Det er både provoserende og farlig når enkelte bilførere insisterer på å redusere alles mobilitet ved å kjøre i langt lavere hastigheter enn det som er tillatt og trygt. Dette skaper frustrasjon hos medtrafikanter og er ofte utløsende årsak til ulovlige forbikjøringer.

**UERFARNE:** NMCU vil hevde at grove regelbrudd først og fremst begås av uerfarne MC-førere. Grunnen er selvfølgelig at man med økende erfaring forstår hvor sårbar man er som motorsyklist og hvor avhengig man derfor er av forutsigbarhet i trafikken.

” Terje Assum, forsker hos TØI, har sagt at det er like farlig å kjøre MC som å kjøre bil i fylla! Fyllekjøring er forbudt og det burde vel strengt tatt også gjelde MC-kjøring?

**FLÅSETE OG FEIL:** Den ellers så anerkjente og seriøse forskeren kom her med en nokså flåsete uttalelse som dessuten var basert på foreldet statistikk. Den eldste rapporten Assum brukte som grunnlag for sitt resonnement stammer helt tilbake til begynnelsen av 80-tallet. Basert på statistikk fra Statistisk sentralbyrå og Vegdirektoratet har NMCU beregnet risikoen ved MC-kjøring helt siden slutten av 70-tallet. Om vi holder oss til den tidsperioden Assum referer til har risikoen gått ned fra 3,84 % i 1984 til 0,5 % i 2005. Ingen annen trafikantgruppe kan vise til en slik reduksjon i risiko

**MEDFØRER RISIKO:** NMCU protesterer ikke på at det å kjøre motorsykkel kan være farlig. Derfor har vi alltid hevdet at MC-kjøring krever svært kompetente førere. Det er denne innsikten som har ført til at vi selv har krevd, og vært med på å utforme, en svært krevende og kostbar MC-opplæring. Det er denne innsikten som gjør at motorsyklistene bruker millioner av kroner på *ikke påbudt* kjøreutstyr og *frivillig* etterutdanning.

**UOPPMERKSOMME BILFØRERE:** Uoppmerksomme bilførere er motorsyklistenes største sikkerhetsproblem. Den viktigste årsaken til at MC-kjøring er forbundet med høyere risiko enn bilkjøring er nemlig bilførernes tendens til å overse motorsyklene i vikepliktsituasjoner. Den store EU-finansierte dypstudien, Motorcycle Accident In Depth Study (MAIDS), viste at 87 % av alle ulykkene som ble undersøkt var kollisjoner mellom bil og MC og at bilføreren var den skyldige part i et flertall av ulykkene. Dette er et faktum som også ble bekreftet i TØIs egen rapport, *Motorsykler og mopeders synlighet* fra 1999. Snur man Assums resonnement på hodet kan man si at MC-kjøring ville ha medført langt lavere risiko om man forbød bilkjøring...

**INNSIKT OG KOMPETANSE:** Ja, det er farlig å kjøre motorsykkel. I følge statistikk fra SSB er det også ganske farlig å sykle - og å bade. Det ville simpelthen lamme nasjonen om vi skulle forby alt som ikke er "helt trygt". Vi må derfor gjøre borgerne i stand til å kunne håndtere risiko - blant annet gjennom å kreve stor innsikt og høy kompetanse av alle som skal drive med såkalte "risikoaktiviteter". Litt tabloid kan man si at retten til å kjøre motorsykkel bør "være vanskelig å få - og lett å miste".



*Dere må da skjønne at det er urimelig og urettferdig at motorsyklister ikke kan bli tatt av fotoboksene! Hvorfor kan dere ikke bare godta at det skal være skilt foran og at fartsbøter kan skrives ut på eieren av motorsykkelen?*

**VI HAR ALDRI PROTESTERT:** Motorsyklistene har aldri protestert på å bli registrert av fotoboksene - det er gjeldende lovgivning som gjør at fotoboksene ikke blir brukt til fartsmåling av motorsyklister.

**RETTSIKKERHET:** NMCU støtter gjeldende lovgivning som sier at det er *føreren* av et motorkjøretøy som er målt av en fotoboks (les: "gjerningsmann") som skal straffes for fartsovertredelsen og at føreren må kunne *identifiseres* for å kunne holdes ansvarlig - et godt prinsipp som ivaretar rettssikkerheten.

**AKSEPTERER DEMOKRATISKE BESLUTNINGER:** Dersom det gjennom en demokratisk prosess besluttes at prinsippet om sikker identifisering av "gjerningsmann" skal fravikes, og at bøter for fartsovertredelser skal skrives ut på *eier* av kjøretøyet, vil NMCU og motorsyklistene selvfølgelig godta et slikt vedtak.

**UNØDVENDIG MED SKILT FORAN:** Dersom politiske myndigheter tar en slik beslutning er det imidlertid ikke nødvendig å kreve at motorsykler skal ha skilt foran - noe vi vet det er svært vanskelig å finne en praktisk løsning på. Om kravet om sikker identifikasjon av fører fravikes må dette selvfølgelig også gjelde for bilførere. Siden samtlige motorkjøretøyer har registreringsskilt bak er det derfor bare å snu fotoboksene slik at de fotograferer *alle* kjøretøy bakfra.

**IKKE ET STRAFFETILTAK:** Det er overhodet ikke *urettferdig* at motorsyklister i dag ikke registreres av fotoboksene. En slik påstand forteller bare at man ikke har forstått hvorfor vi har ATK (automatisk trafikkontroll). ATK er et *trafikksikkerhetstiltak* - ikke et tiltak for å straffe ulydige borgere!

**BILULYKKER:** Fotoboksene er satt opp på ulykkesbelastede veistrekninger for å hjelpe til med å holde fartsnivået nede. NMCU tror imidlertid at fotoboksene er satt opp på grunnlag av *bilulykker* på gjeldende strekning - ikke MC-ulykker. Om det er få MC-ulykker på strekninger med ATK er det kanskje ikke så provoserende at motorsyklistene ikke registreres av fotoboksene...?

**JO MINDRE INNTJENING, JO BEDRE:** Det må aldri være en forutsetning at ATK skal være selvfinansierende. Målet med fotoboksene er ikke å "ta flest mulig". Snarere tvert i mot: Færre fartsbøter er et uttrykk for bedre trafikksikkerhet.



*Motorsykkel fyller ingen samfunnsnyttig funksjon - tror dere virkelig det store flertallet i Norge vil protestere om det kommer forslag om å forby "tullekjøring" på MC?*

**UTSAGNET ER GRUNNLEGGENDE FEIL:** For det første mer enn antyder utsagnet at motorsykkel bare er et "unyttig fritidskjøretøy". Det stemmer ikke! For det andre ligger det implisitt i utsagnet at bruken av andre kjøretøygrupper utelukkende kan defineres som "samfunnsnyttig". Det stemmer selvfølgelig heller ikke!

**FORDOMMER:** Fordi innholdet i "samfunnsnyttig" er avhengig av hvilket ståsted man har bør ingen ha enerett på å definere hva som er et samfunnsnyttig kjøretøy. Det blir galt dersom nøkkelpersoner heiser "trafikksikkerhetsfanen" og går ut med fordomsfulle krav om å forby en aktivitet de selv ikke er personlig interessert i. Det blir nesten som å si: "Jeg synes spekesild er så vondt at det skulle ha vært forbudt". Særlig galt blir det når folk i forvaltningen kommer med slike utsagn.

**ANGRIP IKKE KJØRETØYET:** NMCU synes også det blir underlig når man angriper selve kjøretøyet. Det er jo negative handlinger som blir foretatt med kjøretøyet som eventuelt bør kritiseres. En motorsykkel som står parkert i garasjen kan vel knapt nok provosere noen?

**RIMELIGHET:** Derfor kan det være en nyttig avgrensning at en aktivitet ikke skal forårsake urimelig store ulemper for andre. Et eller annet sted mellom "fri fart" og "totalforbud" finnes det selvfølgelig rimelige og fornuftige rammer for bruk av motorsykkel. Dersom motorsykkelkjøring foretas på en måte som blir akseptert av en majoritet i samfunnet er det overhodet ingen grunn til å lytte til enkeltpersoners krav om forbud.

**SAMFUNNSKVALITETER:** Om man krevde at alle aktiviteter i samfunnet skulle være "nyttige" (les: rasjonelle og økonomisk lønnsomme) ville så store kvaliteter forsvinne at vi ville stå fattig tilbake. Det er for eksempel lite trolig at deler av kunst og kulturlivet ville ha overlevd utsagnets krav til "samfunnsnyttighet".

**RISIKOATFERD:** Vi kan ikke stikke under en stol at motorsykkelkjøring virker tiltrekkende på personer med stor risikovillighet. Det er imidlertid grunn til å anta at disse personene vil flytte seg over til andre kjøretøy, for eksempel personbil, dersom motorsykkel skulle bli forbudt. I bilulykker blir det ofte skadet flere mennesker enn i MC-ulykker. Dermed vil et MC-forbud bare flytte, eller til og med forsterke, et trafikksikkerhetsproblem.

**EØS-AVTALEN:** Om noen skulle finne på å ta et slikt utsagn på alvor må man være klar over at EØS-avtalen ville gjøre det inntil umulig å få gjennomslag for et norsk forbud mot en kjøretøygruppe som er lovlig i EU.

**ET BEDRE LIV:** Motorsykkel brukes i stor grad også som transportmiddel. For eksempel i daglig jobbpendling der en motorsykkel tar mye mindre plass og belaster miljøet mindre enn en personbil - som stort sett også bare frakter én person. Fritidskjøring med motorsykkel (les: MC-turisme) representerer også et betydelig bidrag til samfunnsøkonomien. Dessuten opplever motorsyklister at MC-kjøring gir økt livskvalitet, og et lykkelig menneske er en samfunnsnyttig borger.