

Flere drept på motorsykkel

- Bransjen er uansvarlig

- Bransjen må ta sin del av ansvaret for alle motorsykkelulykkene. Vi ser at ferske sjåfører nærmest blir påtvunget store, hissige motorsykler.

Av Kari Utgaard

LILLEHAMMER: Dette mener kjørrelærer og leder i Lillehammer Motorsykkelklubb, Odd Magne Olsen.

Han er bekymret over årets dystre rekord i antall drepte motorsyklister. Så langt har 28 personer mistet livet på vegene i Norge. Bare i juli ble 13 motorsyklister drept, mot 2 personer i juli i fjor. Til nå har mer enn dobbelt så mange mistet livet på motorsykkel sammenlignet med hele 1997.

«Alle» tar lappen

Kjørrelærer Odd Magne Olsen understreker at den reelle ulykkesrisikoen har gått ned de siste årene, fordi antallet motorsykler og trafikk tettheten generelt har økt kraftig.

- Det er bekymringsfullt at antallet drepte øker. Alle vet at motorsyklister har dårlige odds dersom ulykken er ute. Problemet er å få folk til å ta med seg denne tanken ut i trafikken, sier Olsen.

Han kan rapportere om en stadig økende interesse for motorsykkel.

- «Alle» skal ta lappen på mc. En konsekvens er at vi får mange motorsyklister uten den riktige innstillingen ute i trafikken, hevder Olsen, som mener han har begrenset mulighet til å forhindre dette.

For kraftige sykler

Som kjørrelærer sender Olsen jevnlig ut på vegen personer som med stor sannsynlighet vil opptre farlig.

- Det er umulig å utstyre alle med «riktige» holdninger. Det har jeg innsett for mange år siden. Vi kan gi dem sjansen til å klare seg best mulig i trafikken, men det er opp til den enkelte å benytte seg av den, sier Olsen.

Han tror at mange ferske førere også anskaffer altfor store og kraftige motorsykler. Bransjen må ta en del av ansvaret for dette.

- Det er ikke motorsykkelen i seg selv som er farlig, men den er et kjøretøy som er lett å misbruke. Bransjen fokuserer i alt for stor grad på aggressive sykler med mye motorkraft. Dette er en sykkel som særlig appellerer til fartsglade sjåfører. Risiko og sykkeltype henger nøye sammen, understreker han.

Liten erfaring

Olsen er også sterkt kritisk til den økende utleien av motorsykler.

- Her er det stort sett de argeste og ræste som tilbys, og sjåførene har ofte liten kjøreerfaring. Denne virksomheten er helt klart negativ for statistikken, mener han.

Gjennom 25 års erfaring som motorsyklist og lang fartstid som kjørrelærer har Olsen fulgt utviklingen på nært hold. Han ønsker seg mer politi på vegen, slik at trafikkfarlige sjåfører kan lukes ut. Vegnettet må også i større grad tilpasses tohjulinger, men det største sparket gir han til motorsykkelbransjen.

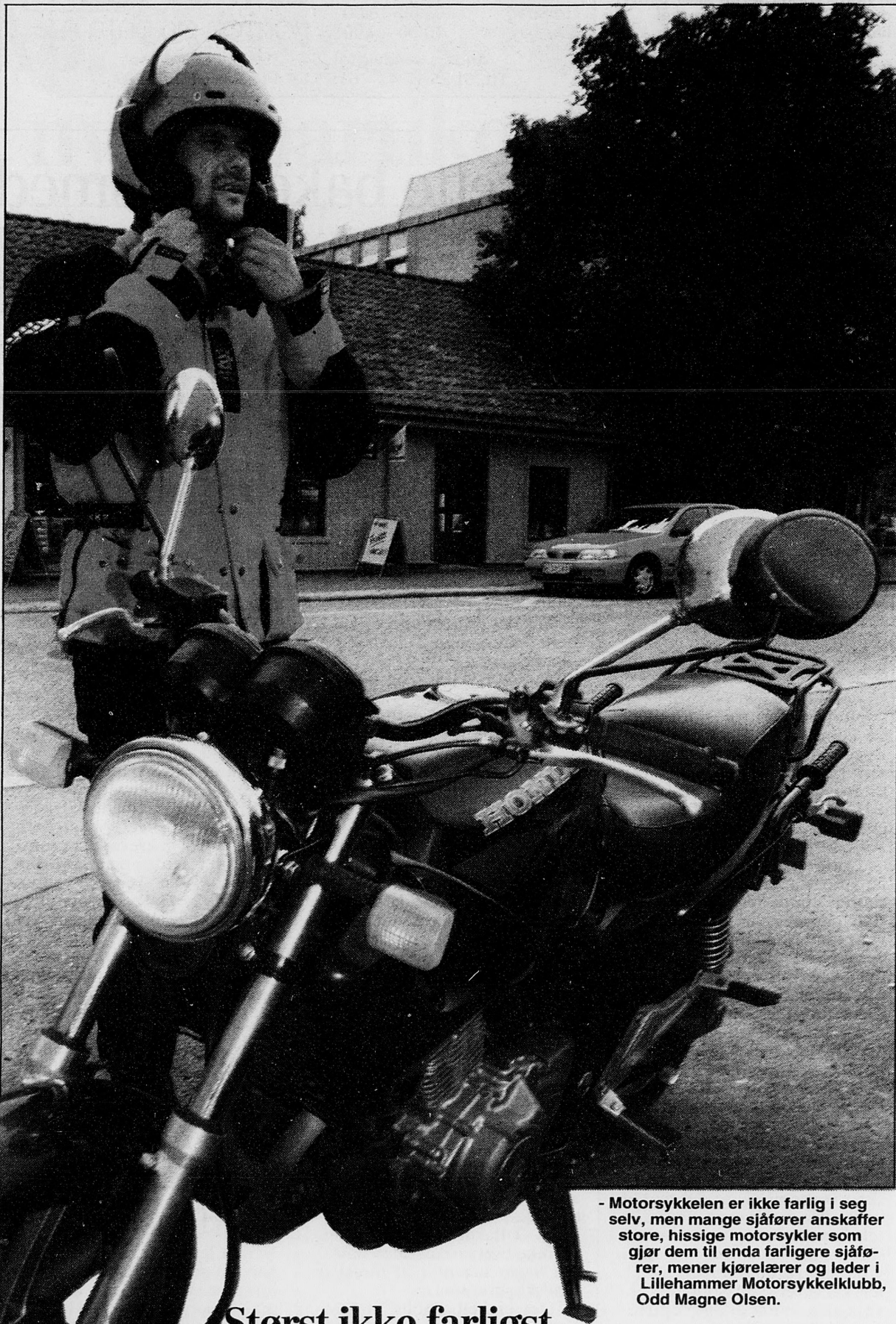
- Bransjen burde være mye flinkere til å markedsføre mindre sykler. I det hele tatt fokuserer hele systemet, også bilbransjen, for mye på kjøretøy framfor mennesket. Den typen sikkerhet det snakkes om er airbag og innretninger som skal begrense skadene etter at ulykken er skjedd.

Holdningene

Olsen har tro på fortsatt satsning på holdningsskapende arbeid. Han påpeker at motorsyklister er en trafikkgruppe som i stor grad har tatt egen sikkerhet på alvor.

- Vi har vært i forkant av regelverket lenge. Hjelm og lys ble brukt av de fleste før påbudene kom. Svært mange syklistene investerer mye penger i sikkerhetsutstyr. Jeg tror tilhørighet til organisasjoner og klubber har en positiv effekt når det gjelder sikkerheten, mener Olsen.

- Jeg har for lengst innsett at det er umulig å utstyre alle med sunne holdninger i trafikken, sier kjørrelærer Odd Magne Olsen.



- Motorsykkelen er ikke farlig i seg selv, men mange sjåfører anskaffer store, hissige motorsykler som gjør dem til enda farligere sjåfører, mener kjørrelærer og leder i Lillehammer Motorsykkelklubb, Odd Magne Olsen.

Størst ikke farligst

LILLEHAMMER: Det er ikke størrelsen det kommer an på når det gjelder ulykkesrisikoen på motorsykkel. En «hissig» 600 kubikks motorsykkel er tre ganger så farlig som en «snill» 1.200 kubikker. Sjansen for å komme ut for en ulykke øker radikalt med antall hestekrefter. - Jeg ønsker en debatt om samfunnsnyttene av å importere motorsykler som nærmest forutsetter at det kjøres fort, sier trafikk sikkerhetsleder Magne Noet i Statens Vegvesen i Oppland. Noet peker på at enkelte typer motorsykler er konstruert for mye høyere hastigheter enn det er forsvarlig å kjøre på norske veier. - Sykler som minner om racing- og banesykler krever for eksempel en kjørestilling som er vanskelig å holde dersom farten ikke er høy. Samtidig vet vi at sjansen for å komme ut for en ulykke med denne typen sykler er tre ganger så høy, påpeker Noet.

* 750 «hissig»	(120 hk)	31,5 ulykker
* 750 «snill»	(82 hk)	10,7 ulykker
* 600 «hissig»	(85-100 hk)	31,8 ulykker
* 1.000 «snill»	(135 hk)	12,1 ulykker
* 1.000 «hissig»	(135-145 hk)	30,0 ulykker
* 1.100-1.200 «snill»	(125-130 hk)	10,0 ulykker

Statistikk fra Statens Vegvesen gir oss følgende antall ulykker per 1.000 sykler.

Flere sykler

LILLEHAMMER: Antallet tunge og lette motorsykler på norske veier har eksplodert de siste årene. Tallene viser antallet registrerte motorsykler ved utgangen av hvert år.

* 1988-95 (snitt)	33.866
* 1996	50.661
* 1997	60.786
* 1998 (per juni)	71.786

Statistikken viser at antallet ulykker per 1.000 motorsykler gikk ned fra 18 i 1988 til 12 i 1996.