



Tillögur

að bættu umferðaröryggi bifhjólafólks sem byggja á skýrslu um bifhjólaslys 1991-2000

Verkefni styrkt af Rannsóknarráði umferðaröryggismála

**Njáll Gunnlaugsson
Ágúst Mogensen**

Efnisyfirlit

Inngangur.....	3
Hvert skal stefna?	
Fjöldi bifhjólaslysa og markmiðið með umferðaröryggisstarfi næstu árin.....	4
Ökumenn léttra bifhjóra.....	6
Meiðsli í bifhjólaslysum og öryggisbúnaður.....	8
Bifhjólaslys á gatnamótum.....	10
Bifhjól og ástand þeirra.....	13
Vegir, umhverfi þeirra og slysagildir fyrir bifhjólamenn.....	13
Lánshjól.....	14
Þjálfun og kennsla.....	15
Handrit að kennslumyndbandi.....	17
Heimildir.....	21

Inngangur

Árið 2001 réðust bifhjólasamtök Lýðveldisins (Sniglarnir) í viðamikla rannsókn á bifhjólaslysum sem spannar 10 ára tímabil, 1991-2000. Bifhjólasamtökin unnu að gerð rannsóknarinnar í samvinnu við Umferðarráð og Rannsóknarnefnd umferðarslysa með stuðningi Rannsóknarráðs umferðaröryggismála, dómsmálaráðuneytisins og Reykjavíkurborgar. Meginstyrkur þeirrar rannsóknarinnar var umfang hennar þar sem skoðuð voru tæplega 800 tilvik, sem færð voru í Slysaskráningarkerfi Umferðarráðs. Bæði var um að ræða eignatjónsóhöpp og slys með meiðslum og sýnd þróun bifhjólaslysa undanfarin 10 ár, þær aðstæður sem bifhjólaslys verða við, meiðsli bifhjólamanna og farþega og orsakir slysa, svo eitthvað sé nefnt.

Hugmyndin að baki skýrslunni var að gera stöðumat á bifhjólaslysum - grunntölfræði sem nota mætti til frekari úrvinnslu og vinnu við stefnumótun í forvarnarskyni. Í skýrslunni er að finna mikið af upplýsingum um bifhjólaslys og einkenni þeirra, helstu tegundir slysa, notkun öryggisbúnaðar, orsakir o.fl.

Í þessari skýrslu er markmiðið að vinna frekar með þessar upplýsingar og útfæra hugmyndir í forvarnarskyni og verða teknir fyrir 9 meginþættir. Þeir eru:

- Fjöldi bifhjólaslysa og markmið næstu ára
- Ökumenn léttra bifhjóla
- Meiðsli í bifhjólaslysum og öryggisbúnaður
- Bifhjólaslys á gatnamótum
- Bifhjól og ástand þeirra
- Vegir, umhverfi þeirra og slysaáhrif
- Lánshjól
- Þjálfun og kennsla
- Handrit að kennslumyndbandi

Bifhjólafólk sem hópur eru frábrugðnir öðrum vegfarendum vegna þess að margir eru í klúbbum og félagasamtökum. Félagstarf er virkt og bifhjólafólk sem hópur sýnilegur við ýmis tækifæri, s.s. þegar landsmót eru haldin, efnt er til hópkeyslna, keppnismóta o.s.frv. Þessi staðreynd gerir það að verkum að auðveldara ætti að vera að ná til bifhjólafólks með öflugum forvarnarstarfi en annarra hópa vegfarenda. Í hverjum hópi og samtökum eru leiðtogar sem leggja línurnar um hvað sé ásættanleg hegðun og hvað ekki. Félagstarf og samtakamáttur bifhjólafólks er því lykilatriði í forvarnarstarfi þeirra.

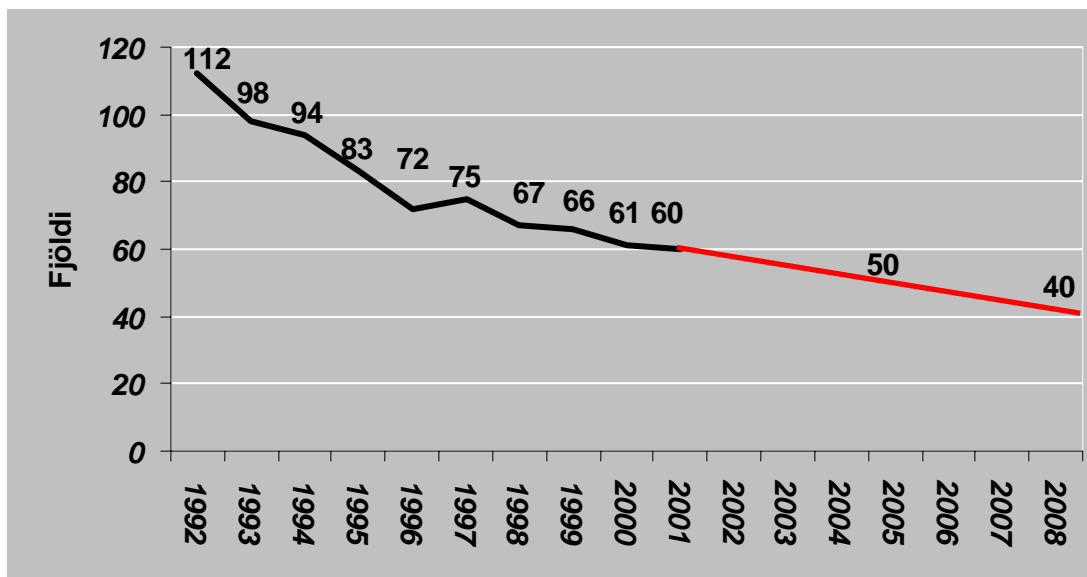
Hvert skal stefna?

Fjöldi bifhjólaslysa og markmiðið með umferðaröryggisstarfi næstu árin.

Á undanförunum árum hefur bifhjólaslysum fækkað á Íslandi, en á sama tíma hefur skráðum bifhjóllum fjölgað. Á fyrri hluta síðasta áratugar voru skráð bifhjólaslys og óhöpp um og yfir 100 en árin 2000 og 2001 hafði dregið verulega úr slysatíðni og var fjöldi slysa og óhappa skv. slyskrá Umferðarstofu um 60 á ári (mynd1).

Það er freistandi að tengja fækkun slysa því forvarnarstarfi sem unnið hefur verið í málaflokknum á undanförunum árum. Bifhjólasamtök lýðveldisins hafa staðið fyrir umferðarátökum í samvinnu við aðrar stofnanir (m.a. árin 1992 og 1997), auk smærri verkefna sem hleypt hefur verið af stokkunum á vorin þegar bifhjólafólk kemur á göturnar eftir vetrarfrí. Sem dæmi um umferðarátök má nefna að gerð hafa verið myndbönd með áherslu á helstu hættur sem steðja að bifhjólafólki og þau sýnd í sjónvarpi. Þetta eru myndbönd eins og „Ekki lána hjólið” þar sem tekið er á vandamálinu með lánsbjól og fjölda þeirra í umferðarslysum, „Áfengi og mótörhjól” sem tekur á ölvunarakstri bifhjólamanna, auk annarra. Öll slík áróðursverkefni eru af hinu góða og stuðla að aukinni vitund bifhjólafólks um hættur í umferðinni.

Til þess að fækka bifhjólaslysum og óhöppum enn frekar, þarf að setja mælanleg markmið sem stefnt skal að á næstu árum. Markmiðin þurfa að vera raunhæf, auk þess sem tilgreina þarf hvernig á að markmiðunum. Vinna þarf eftir heildstæðri áætlun, einksonar umferðaröryggisáætlun bifhjólafólks, sem byggir á innlendri og erlendri þekkingu.



Mynd 1. Fjöldi bifhjólaslysa 1992-2000 og hugmynd að markmiði til ársins 2008

Raunhæft markmið á næstu 5 árum er þriðjungs fækkun bifhjólaslysa (mynd 1). Sé miðað við að slys og óhöpp voru um 60 árin 1999-2001 er raunhæft að stefna að því að þau verði ekki fleiri að meðaltali en 40 árið 2008. Til samanburðar má geta þess að í

umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar fyrir árin 2002-2012 er stefnt að 40% fækkun alvarlegra umferðarslysa á Íslandi.

Umferðaröryggisáætlun bifhjólaafólks sem hér er lagt til að verði unnin er hluti af stærri mynd, umferðaröryggisstarfinu á Íslandi í heild. Að þeirri vinnu koma fjölmargir aðilar, s.s. Umferðarráð, nefnd um umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar, Umferðarstofa, dómsmálaráðuneytið o.fl. Það er afar mikilvægt að bifhjólamenn eigi fulltrúa og séu hafðir með í ráðum þegar ákvarðanir um málefni tengd þeim eru teknar.

Tillögur

- **Til þess að fækka bifhjólaslysum þarf að vinna eftir umferðaröryggisáætlun**
- **Stefnt skal að því að bifhjólaslys og óhöpp verði ekki fleiri en 40 árið 2008, en það markmið felur í sér 33% fækkun bifhjólaslysa á næstu 5 árum.**
- **Markmiðum umferðaröryggisáætlunar bifhjólamanna þarf að fylgja eftir og koma að í umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar. Þá þurfa bifhjólamenn að koma sínum fulltrúum að í ráðum, nefndum og hópum sem fjalla um málefni þeirra.**
- **Gerður verði samningur við Umferðarstofu um að fá nákvæma greiningu á bifhjólaslysum sem verða á hverju ári. Fylgjast verður með þróun slysa, notkun öryggisbúnaðar o.s.frv.**
- **Óskað verði eftir því við tryggingafélögin að þau leggi fram sínar upplýsingar um bifhjólaslys á hverju ári, eins og kostur er.**
- **Leitað verði eftir því við Umferðarstofu að hún fjalli meira um bifhjól í forvarnarstarfi, t.d. í Umferðarútvarpinu og almennum áróðri.**

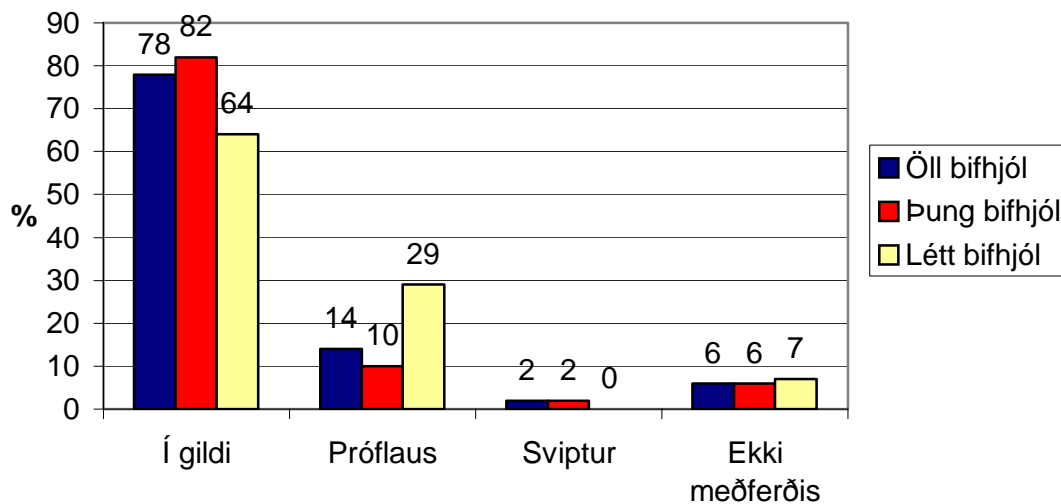
Ökumenn léttra bifhjóra

Um fjórðungur bifhjóra sem lenda í umferðarslysum flokkast sem létt bifhjól (mynd 2), og því er mikilvægt að huga að forvarnarstarfi í þeim flokki.



Mynd 2. Tegund bifhjóra í bifhjólaslysum 1991-2000

Réttindaleyfi ökumanna léttra bifhjóra er stórt vandamál ef marka má bifhjólaslysatölur. Tæplega 30% ökumanna léttra bifhjóra voru réttindalausir í slysum árin 1991-2000, en um fjórðungur bifhjólaslysa varðar ökumenn léttra bifhjóra.



Mynd 3. Staða ökuréttinda ökumanna í slysum og flokkur bifhjóra.

Margir ökumenn léttra bifhjóra eru piltar á unglingsaldri, en greinilegt að þeir hafa ekki allir réttindi til að stjórna þeim hjólum sem þeir eru á.

Hið háa hlutfall ökumanna léttra bifhjóla sem eru réttindalausir bendir sterklega til þess að það kerfi sem nú er við lýði, og byggir á þriggja mánaða æfingaleyfi, sé ekki að virka. Hættan er einfaldlega sú nemar láti nægja að aka á æfingaleyfinu yfir sumarmánuðina en hirði ekki um að klára námið. Í sumum tilfellum hefur einstaklingurinn jafnvel ekki efni á að verða sér úti réttindi þar sem létt bifhjól eru hlutfallslega dýrari en önnur mótörhjól.

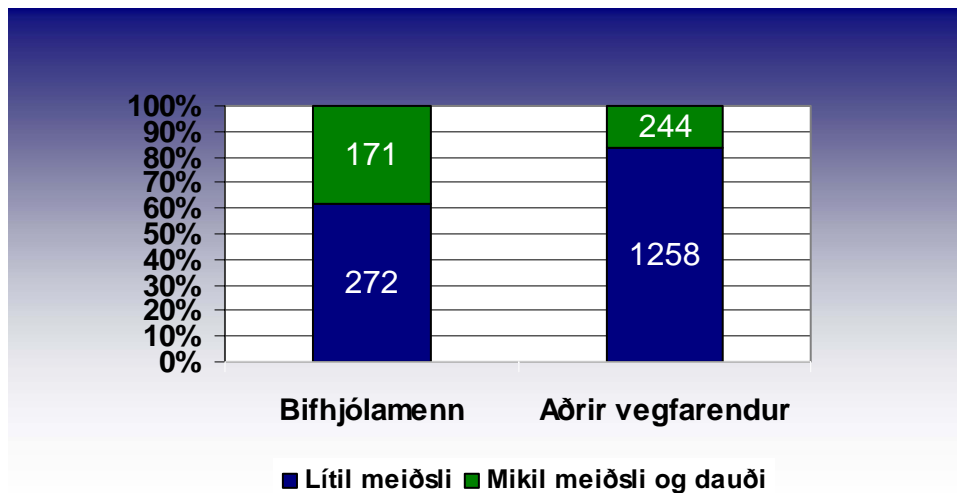
Ákveðinn hópur unglinga hefur áhuga á léttum bifhjólum. Þetta eru jú tæki sem auk aksturs, er gaman að leika sér að og reyna sig í keppni. Hér á landi sem erlendis er keppni í motorcross vinsæl og akstur léttra bifhjóla grunnurinn að þeirri íþrótt. Sá hængur er á að svæði til æfinga eru af skornum skammti og umgjörð fyrir ungt fólk með áhuga á bifhjólum nánast engin.

Tillögur:

- **Bæta þarf umgjörð fyrir unga ökumenn sem hafa áhuga á léttum bifhjólum í þéttbýli, m.a. með því að koma á fót æfingasvæði og keppnisbraut.**
- **Samtök bifhjólafólks einbeiti sér að yngstu ökumönnum bifhjóla með forvarnarstarfi í grunnskólum.**
- **Endurskoða þarf núverandi réttindakerfi og kennslufyrirkomulag með það að markmiði að auka námskeiðahald í grunnskólum og jafningjafræðslu. Þar má benda á góðan árangur félagsstarfs, s.s. Mótorsmiðjuna og klúbbinn Eldingu, sem að Íþróttá- og tómstundaráð stóðu fyrir. Þessi aldurshópur er móttækilegur fyrir jafningjafræðslu eins og þar átti sér stað.**
- **Skóða þarf sérstaklega hvort að fella eigi niður vörugjöld af léttum bifhjólum til að liðka fyrir kaupum á öryggisþáttum eins og hlífðarbúnaði og betri kennslu sem skipta þjóðfélagið mun meira máli en tekjur af örfáum skellinöðrum á ári.**

Meiðsli í bifhjólaslysum og öryggisbúnaður

Öryggisbúnaður sem bifhjólfólk klæðist er afar mikilvægur hlekkur í fækkun alvarlegra bifhjólaslysa. Því eru mikil mistök að nota ekki góðan öryggisbúnað ef svo illa fer að bifhjólamaður „lendir í faðmlögum við malbikið”. Vitað er að hlutfallslega eru fleiri alvarleg umferðarslys hjá bifhjólamönnum þegar tekið er tillit til umfangs þeirra í umferðinni, samanborið við ökumenn bifreiða. Í Bretlandi hefur verið bent á að hlutfall bifhjóla í umferðinni sé 1% af öllum ökutækjum, en að hlutfall alvarlegra umferðarslysa og banaslysa sé 14%. Samkvæmt gögnum frá Bandaríkjunum eru bifhjólamenn 21 sinni líklegri til þess að látast í umferðarslysi en ökumenn eða farþegar bifreiða, að teknu tilliti til ekinna mílna hvert ár (NHTSA Traffic Safety Facts 2001).



Mynd 4. Flokkur meiðsla ökumanna bifhjóla

Í íslenskum gögnum um bifhjólaslys má sjá sömu þróun og komið hefur fram erlendis. Á mynd 4 er flokkun meiðsla samkvæmt lögregluskýrslum árin 1991-2000. Borin eru saman hlutföll meiðsla bifhjólamanna og annarra vegfarenda. Samkvæmt flokkun í lögregluskýrslum, hlutu rúmlega 60% bifhjólamanna í umferðarslysum, lítil meiðsli tímabilið 1991-2000, en tæplega 40% hlutu mikil meiðsli eða dauða. Samanborið við meiðsli annarra vegfarenda er hlutfall mikið slasaðra og látinna mun hærra hjá bifhjólamönnum. Aðrir vegfarendur (aðallega ökumenn og farþegar bifreiða) hlutu lítil meiðsli í um 85% slysa, en mikil meiðsli og dauða í 15% slysa.

Það er ljóst að bifhjólamenn á Íslandi eru mun líklegri til að hljóta alvarleg meiðsli í slysum samanborið við aðra vegfarendur í umferðinni. Þess vegna er mjög mikilvægt að skoða bifhjólaslys sérstaklega og leggja áherslu á notkun öryggisbúnaðar í forvarnarstarfi.



Tölfræði um notkun öryggisbúnaðar bifhjólafólks á Íslandi er af skörnum skammti. Í rannsókninni á bifhjólaslysum 1991-2000 kom fram að 80% bifhjólafólks sem slösuðust notuðu öryggishjálma af einhverju tagi, en ekki eru til upplýsingar um annan búnað s.s. hlífðarfatnað, hanska og stigvél. Hér þarf að vinna bragarbót á og fá lögreglu og Umferðarstofu til að skrá öryggisbúnað bifhjólamanna nánar. Erlendar rannsóknir hafa sýnt fram á ótvírætt gildi búnaðarins. Í Bandaríkjunum er talið að notkun öryggishjálms hafi bjargað 674 lífum bifhjólafólks og hefðu getað bjargað 444 í viðbót, hefðu þeir notað hjálma. Öryggishjálmurinn verndar bifhjólafólk fyrir höfuðmeiðslum (NHTSA traffic safety facts, 2001). Hlífðarfatnaðurinn er einnig mikilvægur þar sem hann ver líkamann fyrir rispum, hnjaski og opnum sárum sem hljótast í slysum, en bifhjólaslysini eru frábrugðin öðrum slysum þar sem ökumaðurinn fellur oftast af hjólinu og lendir í jörðinni, þegar eitthvað hendir.

Helstu verkefni sem þarf að sinna og varða öryggisbúnað bifhjólamanna á Íslandi er að halda áfram með áróður fyrir notkun búnaðarins eins og verið hefur, en vinna þarf í því að fá löggjafann til þess að skilgreina betur hvað felst í viðurkenndum öryggisbúnaði. Til þess þurfa bifhjólamenn að koma sínum sjónarmiðum á framfæri við fyrsta tækifæri þegar umferðarlögunum er breytt. Í þessu samhengi má nefna að Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur bent á mikilvægi þess að öryggisbúnaður verði skilgreindur í lögum.

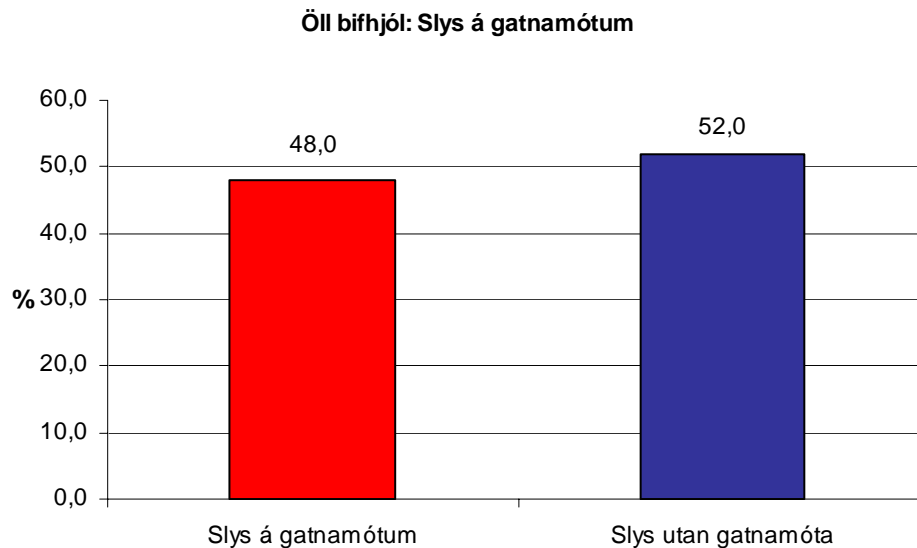
Tillögur:

- **Áróður fyrir 100% notkun öryggisbúnaðar.**
- **Fá lögreglu til að skrá notkun öryggishjálma og annars öryggisfatnaðar í skýrslum um bifhjólaslys.**
- **Skilgreina þarf í umferðarlögum hvað er átt við með viðurkenndum öryggisbúnaði.**
- **Nauðsynlegt er að bifhjólafólk eigi fulltrúa í nefndum og ráðum sem fjalla um breytingar á umferðarlögum er varða öryggi bifhjólafólks.**

Bifhjólaslys á gatnamótum



Algengasta tegund bifhjólaslysa eru árekstrar eða óhöpp á gatnamótum. Um helmingur bifhjólaslysa verður á gatnamótum og í langflestum tilfellum lendir saman fólksbíl og bifhjóli (80%). Þessi staðreynd er einnig þekkt erlendis og tengist sýnileika og stærð bifhjóla.



Mynd 5. Bifhjólaslys á gatnamótum

Þegar hugað er að forvörnum í tengslum við slys á gatnamótum þarf að hafa í huga að fræða ökumenn bifhjóla, en ekki síður ökumenn bifreiða. Algengt vandamál er að ökumenn bifreiða taki ekki tillit til bifhjólamanna, þeir virðast ekki sjá bifhjólin nægjanlega vel og misreikna hraða þeirra.

Í breskri rannsókn á bifhjólaslysum (Clarke og félagar, 2002) var ein af meginniðurstöðum skýrsluhöfunda að fræða þyrfti bæði ökumenn bifhjóla og ökumenn bifreiða þar sem slys t.a.m. á gatnamótum væru þannig að sök félli jöfnum höndum á bifhjólamenn og ökumenn bifreiða. Þetta er í samræmi við íslensku rannsóknina (1991-

2000) þar sem kom í ljós að þegar einungis voru skoðuð slys þar sem bifreið og bifhjólí lenti saman, voru ökumenn bifreiða orsakavaldar í 53% tilvika en ökumenn bifhjóla í 47% tilvika. Algengast er að ökumenn bifreiða virði ekki biðskyldu eða almennan forgang bifhjólamanna og aka í veg fyrir bifhjólin.

Það er ýmislegt hægt að gera til að fækka bifhjólaslysum á gatnamótum. Forvarnaraðilar eins og Umferðarstofa og samtök bifhjólamanna þurfa að fjalla meira um þessa tegund slysa en gert hefur verið og vekja rækilega athygli á því hversu algeng þessi tilvik eru. Umferðarstofa þarf að vera duglegri í sínum áróðri að vekja athygli á bifhjólaslysum og samtök bifhjólamanna gætu gert átak sem er varðaði eingöngu þessa tegund slysa. M.a. er hægt að vekja athygli á því hver algengustu mistök ökumanna bifhjóla eru þegar þessi slys verða. Í ástralskri rannsókn á ökulagi bifhjólamanna í Melbourne kom í ljós að reynslulitlir ökumenn voru líklegri til þess að draga úr hraða þegar þeir nálgust gatnamót, en þeir sem reynslumeiri breyttu einnig um staðsetningu á götunni til þess að sjá betur fram á veginn og yfir gatnamótin. Reynslan hafði kennt ökumönnum að staðsetja sig rétt er þeir nálgust gatnamótin, þeir höfðu betri yfirsýn yfir umhverfið og hættur, enda voru færri í þeim hópi sem höfðu lent í slysum.

Tillögur:

- **Að nemendur sem læra á bifhjól fái sérstaka kennslu um hvernig á að nálgast gatnamót og fræðslu um þessi algengustu bifhjólaslys.**
- **Að nemendur sem læra á bifreið (B-próf) fái sérstaka umfjöllun um bifhjól í umferðinni, m.a. um stærð þeirra, aksturseiginleika og sýnileika.**

Bifhjól og ástand þeirra

Ástand bifhjóla hefur ekki verið ráðandi þáttur í bifhjólaslysum en þó má benda á einstaka atriði sem auðvelt væri að bæta úr eins og kunnáttu þeirra sem sjá um að skoða slík bifhjólin. Gera þarf kröfu um að þeir sem skoða bifhjól hafi einning bifhjólaréttindi, auk þekkingar á sérhæfðum atriðum eins og dekkjum, fjöðrun, bremsum bifhjóla.

Einnig þarf að huga að reglum frá nágrannalöndum eins og Svíþjóð og Noregi þegar kemur að breytingum á mótörhjólum, sem er vel þekkt fyrirbrigði og þekktist einnig hér. Gera þarf eigendum mótörhjóla kleift að setja innsigli frá framleiðendum í hjólin til að lækka hestaflatölu þeirra niður fyrir 35 hestöfl, til að hjólið fái skráningu sem létt bifhjól. Með því vinnst það að þeir sem hafa takmörkuð réttindi fyrstu tvö árin eru ekki að keyra á hjólum sem eru kraftmeiri en að réttindi þeirra segja til um. Hægt er að fá þessi innsigli í nánast allar gerðir mótörhjóla, bæði ný og notuð. Þarf svo að vera mögulegt að fá skráninguna færða upp í rétta tölu eftir tvö ár þegar eigandinn hefur fjarlæggt innsiglið, eins og að réttindi hans leyfa þá.

Tillögur:

- Gerð handbókar um ástandskoðun bifhjóla og hvað má við breytingar á þeim.
- Opna þarf fyrir þann möguleika að hægt verði að skrá stór bifhjól undir 35 hestöfl með þar til gerðum innsiglium, fyrir þá sem eru með takmörkuð réttindi.

Vegir, umhverfi þeirra og slysagildirur fyrir bifhjólamenn

Bifhjólafólk er hópur sem vill stundum gleymast þegar unnið er að hönnun umferðarmannvirkja og má benda á slysagildirur eins og lausamöl og sand, upphleypta yfirborðsmálningu. Eitt dæmi sem má nefna er vegrið (vÍraleiðari) sem rætt hefur verið að setja upp, ef farið er út í hönnun 2+1 vegar (t.d. á Suðurlandsvegi eða Vesturlandsvegi). Víða erlendis gengur þessi vírgirðing undir nafninu „ostakeri“ meðal bifhjólafólks en afskaplega fjandsamlegt fyrirbæri bifhjólafólki, þó svo girðingin kunni að bæta umferðaröryggi annarra vegfarenda. Gera þarf bifhjólafólki auðveldar að koma að athugasemdum með þátttöku Bifhjólasamtaka Lýðveldisins í t.d. Umferðarráði.

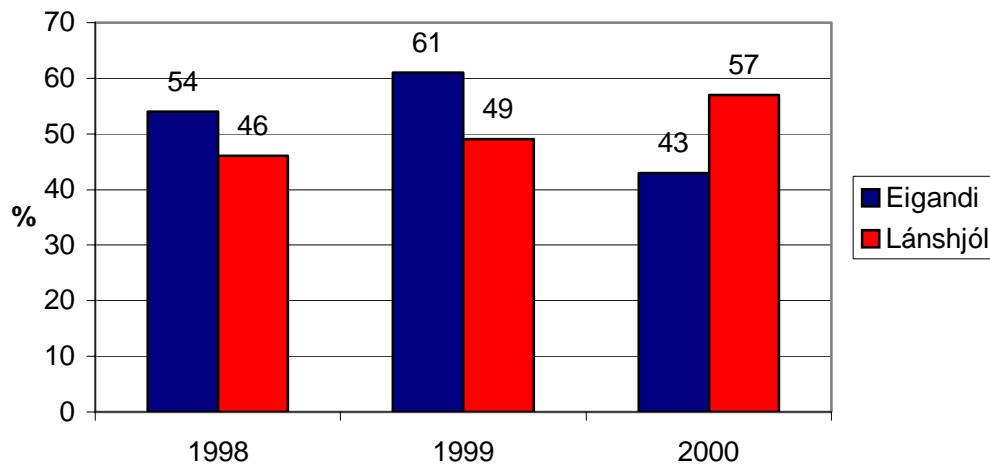
Tillögur:

- Gera þarf ráð fyrir akstri mótörhjóla um ný mannvirki og óska eftir tillögum frá Bifhjólasamtökum Lýðveldisins varðandi slík atriði.

Lánshjól

Sláandi er hversu hátt hlutfall ökumanna bifhjóla sem lenda í slysum eru ekki skráðir eigendur hjólanna. Í sumum tilfellum eru hjól skráð á nöfn annarra fjölskyldumeðlima, oftast til að fá lægri tryggingar. Einnig má ætla að hitt sé líka algengt að hjól séu lánuð vinum í stuttan tíma, sem reynist síðan bjarnargreiði! Kraftmikið bifhjól er ekki sniðugt leiktæki í höndum óvanra ökumanna, en hættan er sú þegar fólk fær bifhjól lánuð að það vilji prófa þau almennilega og leika listir sínar. Það getur hins vegar reynst afdrifaríkt.

Öll bifhjól: Hlutfall lánshjóla í slysum 1998-2000



Mynd 6. Hlutfall lánshjóla í bifhjólaslysum 1998-2000

Besta leiðin til að sporna við slysum þar sem lánshjól koma við sögu er að vekja athygli á því hversu algeng slysin eru og að bifhjólafólk sé meðvitað um það í eigin hópi. Þeir einu sem geta komið í veg fyrir þessi lánshjólaslys eru bifhjólamenn sjálfir með því að lána ekki hjólin sín.

Tillögur:

- Áframhaldandi áróður bifhjólafólks gegn því að eigendur láni vinum og kunningjum bifhjól sín og að vakin verðir athygli á því hversu hættulegt það getur verið með tilvísun í tölfræði um hversu algeng slík slys eru.
- Kalla þarf eftir upplýsingum frá tryggingafélagunum um hversu algengt sé að foreldrar séu skráðir eigendur bifhjóla, sem börn þeirra aka dags daglega svo hægt sé aðgreina hið raunverulega hlutfall lánshjóla í slysum.

Þjálfun og kennsla

Þótt margt hafi batnað varðandi kennslu á mótorhjólum á undanförunum árum er verkið þar þó aðeins hálfnað, enda ekki langt síðan kennslan var þannig að nemandinn tók örfáa tíma, oft í hóp með 4-5 öðrum. Gerð hefur verið námskrá sem tekur á þessum hlutum og fyrir nokkrum árum kom út fyrsta kennslubók fyrir bifhjól hérlendis. Betur má þó ef duga skal og þarf til dæmis að uppfæra gömul próf til samræmis við nýju kennslubókina. Eins og ráða má af þeim upplýsingum sem koma fram í þessari skýrslu þarf að gera átak í kennslu vissra áhættuþátta í slysum, eins og við gatnamót og í beygjum og eru þær niðurstöður m.a. studdar niðurstöðum skýrslna í öðrum löndum eins og Noregi og Ástralíu. Í Ástralíu var einmitt gerður samanburður á 222 mótorhjólalýsum í Melbourne við 1195 ökuferðir mótorhjóla um sama svæði og á sama tíma og slysin urðu. Kom þar margt athyglisvert fram eins og:

Athygli við akstur: Reynslumeiri ökumenn fylgjast betur með umferðinni, líta yfir öxlina (lifesaver) og í kringum sig.

Að nálgast gatnamót: Reynslulitlir ökumenn eru líklegri til þess að draga úr hraða, reynslumeiri ökumenn breyta um staðsetningu til að sjá betur fram á gatnamótin.

Staðsetning á vegi: Ungir ökumenn og þeir sem hafa hlotið kennslu eru líklegri til að aka á hægri akrein og í vinstra hjólfari á veginum.

Flautan: Reyndir ökumenn nota flautuna frekar.

Að fást við erfiðar aðstæður.

-Reynslumiklir ökumenn (sem aka meira) lentu oftar í „næstum því“ óhöppum á mánuði.
-Ökumenn með bráðabirgðaskírteini töldu sig öruggari með að taka beygjur skyndilega til að forða sér frá hættum, en e.t.v. eru þeir að ofmeta kunnáttu sína og hæfni.

(Rannsókn á mótorhjólalýsum í Melbourne (Haworth, N., Smith, R., Brumen I. og Pronk, N., (1997). Case-Control Study of Motorcycle Crashes. Victoria: Commonwealth Department of Transport and Regional Development, Australia.)



Tillögur:

- Bæta þarf verkleg próf og uppfæra bókleg til samræmis við nýtt kennsluefni
- Bæta þarf við áróður til þeirra sem þegar hafa fengið próf, t.d. með myndbandagerð um varnaðarakstur og rétt viðbrögð.
- Gera þarf ráð fyrir sérstöku svæði undir verklega kennslu á bifhjól eins og gert er ráð fyrir í námskrá og reglugerð.

Handrit að kennslumyndbandi

Formáli:

Pú hefur 1,8 sekúndu til að ákveða hvað þú ætlar að gera þegar bíllinn ekur í veg fyrir þig. Samkvæmt rannsókn á bifhjólaslysum í Bretlandi munu:

**30% gera ekki neitt,
30% kippa í bremsuna, læsa henni og fljúga á hausinn,
30% reyna að beygja frá en lenda á bílnum.**

Í öllum könnunum á bifhjólaslysum stendur það sama upp úr. Ástæðurnar fyrir flestum slysum sem hægt er að koma í veg fyrir eru þrjár:

Vanhæfni í að bregðast við, vankunnátta við að bremsa rétt og vandamálið að beygja rétt. Sama tölfræði segir okkur líka að meðaltíminn til að bregðast við hættunni er 1,8 sekúnda. Það er lítill tími til að til að framkvæma það sem gæti bjargað þér.

Fyrirbyggjandi akstur getur bjargað þér frá vandræðum í níu tilfellum af hverjum tíu. Þegar hið versta gerist og þú hefur bara 1,8 sekúndur til að redda þér geta eftirfarandi æfingar bjargað þér. Það er ekki nóg að telja sig vanann hjólamann. Maður þarf að æfa sig í að verða góður hjólamaður. Samkvæmt flestum slysarannsóknnum hefði mótorhjólamaðurinn geta forðað slysi í tveimur tilfellum af þremur, óháð því hvort að það var honum að kenna eða ekki. Betur má ef duga skal, byrjum strax á að bæta okkur.

“Kenndu mér að bremsa rétt og hvernig á að beygja nett”

Bremsur skipta höfuðmáli

Spurðu hvaða hjólamann sem er hvort að eitt af mikilvægustu atriðum við að hjóla sé að bremsa rétt, og hann svarar örugglega já. En djúpt í huga hans gæti leynst efi. Bremsurnar trufla jafnvægið, góður hjólamaður á ekki að þurfa að nota þær. Hvað ætli sá sem hugsar svona hafi æft sig mikið við að bremsa?

Með því að minnka hraða þinn um helming minnkar þú höggið við áreksturinn fjórfalt! Á hundrað kílómetra hraða tapar þú hálfri sekúndu við að teygja þig í bremsuhandfangið. Á þeim tíma hefur þú farið eina 15 metra! Ef þú ert alltaf með tvo fingur tilbúna á bremsunni þegar þú nálgast hættusvæði, kippa þeir ósjálfrátt í handfangið ef eitthvað óvænt gerist, og þú ert þegar farinn að bremsa.

Hættan við að bremsa er annars vegar að bremsa of laust og hins vegar að stífna upp. Stífur líkami er mesti óvinur þinn við nauðhemlun. Um leið og þú byrjar að bremsa færast líkami þinn fram. Þú rígheldur þér í stýrið og býst við hinu versta. Heilinn yfirtekur rökhugsunina og heldur að þú sért að læsa framdekkinu og munir fljúga á hausinn. Til að koma í veg fyrir þetta skaltu hafa eftirfarandi í huga:

1. Þegar þú nauðhemlar færist þyngdin ekki lárétt fram heldur snýst hún um öxulinn, út í framdekkið sem síðan þrýstir sér í allt það grip sem það finnur á malbikinu. Við það eykst gripið til muna.
2. Hugsaðu um að bremsa með bognar hendur. Þannig fær heilinn aðra mynd af því hvort þú sért að læsa framdekkinu eða ekki. Allt í einu er það ekki lengur eins og þú verður að minnka gripið á bremsunni. Þannig slappar þú meira af og hefur meiri tíma til að hugsa hvað þú átt að gera næst.

“Hvernig get ég æft þetta?”

Bremsukeppni á bílplani

Finndu autt bílastæði með vini þínum og æfið ykkur þar. Akið með tveggja hjóllengda millibili, með smá bil á milli ykkar á 30-40 km hraða. Um leið og þú sérð bremsuljósið kvikna á fremra hjólinu skaltu bremsa sjálfur eins fast eins og þú þorir. Ef að þið bremsuðuð báðir af svipuðu afli ættuð þið að enda samhliða. Þú getur í raun og veru helmingað stöðvunarvegalengd þína með svona æfingu. Mundu bara að horfa á sjóndeildarhringinn en ekki einblína á bremsuljósið, annars gætir þú óvart farið að stýra í áttina að því.

Þegar þú ekur

Stífir handleggir þýða bara eitt, stjórnleysi. Ef þú ert með handleggina pinnstúfa þegar þú bremsar minnkar þú þyngdina á sætinu sem aftur þýðir að hættan á að afturhjólið lyftist eykst og það læsist. Prófaðu á bílplani að nauðhemla með bogna handleggi, fyrst á litlum hraða en svo á allt að 80 km hraða. Gríptu með hjánnum í tankinn í staðinn. Þú verður mjög hissa á hvað þú virðist allt í einu hafa meiri stjórn á því sem er að gerast. Þannig ertu líka meira tilbúinn til að bregðast rétt við og beygja frá hætunni. Mundu að þú þarft ekki að nota afturbremsuna, þótt að afturdekkið haldi áfram að snúast gerir það bara að verkum að hjólið helst frekar upprétt vegna miðflótttaflsins.

“Hvernig er best að beygja?”

Að beygja eða beygja ekki

Samkvæmt stóru bifhjólarrannsókninni er um helmingur mótorhjólalýsa þegar hjólið er eitt á ferð, oftast í beygju. Þetta er eitthvað sem mótorhjólafólk spáir mikið í, þ.e. hvernig best er að taka beygju. Þegar þú lendir í einhverju er auðveldara að kalla það óvarkárni eða fíflaskap heldur en að spá í hvað varð þess valdandi að þú gerðir mistök og að fá þig til að hugsa rétt. Eftir allt eru það rétt viðbrögð og hvernig þú vinnur úr þeim sem að getur bjargað þér næst þegar þú lendir í einhverju.

Að keyra of hratt

Sumir halda að með því að aka hratt inn í beygjuna komist þeir hraðar í gegnum hana, en venjulega þýðir það hið gagnstæða og kallar oft á mistök sem erfitt getur verið að leiðrétta. Af hverju fer fólk of hratt í beygjur? Fólk heldur að það sé það sem skiptir máli og gerir mótorhjólakstur skemmtilegan. Í mótorhjólakeppnum er það ekki hraðinn í beygjunni sem að lætur menn vinna keppnir, heldur hversu fljótt þú getur aukið hraðann út úr beygjunni. Með því að einblína á að taka beygjuna hratt ertu búinn að forrita heilann

vitlaust og endar oftast en ekki á að gera mistök. Það er því lykilatriði að hætta að hugsa um það og einblína frekar á hvernig þú kemur út úr beygjunni. Þá mun það gerast sjálfkrafa að þú leiðréttir hraðann fyrir beygjuna.

Að halla sér of langt

“Því meira sem ég halla mér, því betri hjólamaður er ég.” Þeir sem hugsa svona geta í raun og veru verið að gera alvarleg mistök. Þeir eru einfaldlega að taka beygjuna krappar en þeir þurfa. Það getur komið þeim í koll einhverntíman í aflíðandi beygju. Sumir hafa líka bilbug á beygjum og byrja því beygjuna of snemma til að vera tilbúnir. Þeir telja sér trú um að ef þú gerir það þarftu ekki að bregðast snögg við seinna í beygjunni. Þannig getur þú lent í því að vera kominn út á kant í miðri beygjunni og þarft þá skyndilega að halla þér meira til að redda málunum. Besta ráðið er að finna sér rétta hraðann og beygja seinna inn í beygjuna og allt í einu virðist beygjan ekki eins kröpp og áður og þú tekur hana af meira öryggi.

Hjólið fylgir mér ekki í beygjunni

Þetta er algeng fullyrðing og oftast vegna þess að hjólið fylgir ekki réttri línu í beygjunni. Línan stjórnast af því hvernig menn nota bensíngjöf, bremsu eða stýrishandföng. Þegar hjól hægir á sér tekur þú beygjuna krappar en þegar þú gefur í hefur miðflótttaflið þau áhrif að þú leitar út úr beygjunni. Hjól þurfa ekki lengur að beygja þegar búíð er að halla þeim. Það þarf samt að segja þeim hvert þau eiga að fara til að byrja með. Eina leiðin til að gera það er að nota augun og meta beygjuna rétt. Ef þú horfir of stutt inn í beygjuna sérðu ekki hvort að hún kreppist eða ekki. Hugsaðu því frekar um að horfa hærra og á beina kaflann á eftir beygjunni.

Ég gæti misst gripið ef ég halla mér

Þetta er algengur misskilningur. Margir halda einfaldlega að þegar hjólið er komið á ferð sé það svo létt að missa gripið, sérstaklega þegar maður hallar hjólinu. Þetta er vitlaus hugsunarháttur, hjólið verður ekkert léttara við að hjóla því. Hugsaðu bara um hversu hjólið er þungt þegar þú hallar því kyrrstæðu. Sú þyngd hverfur ekki á meðan þú keyrir. Þyngdaraflið sér alltaf til þess að þú hafir grip, og þú getur líka stólað á að það sé alltaf til staðar.

Hjálp! Ég er að lenda á kantinum

Hver kannast ekki við að hafa lent í þessari hugsun eftir að hafa gert eitthvert af mistökunum hér að ofan? Þú heldur niðri í þér andanum, spennan hleðst upp í líkamanum og maður fær þá ónotatilfinningu að eitthvað slæmt sé að gerast. Eðlislæg viðbrögð eru að stara beint á hættuna, í þessu tifelli kantinn, og þá ertu kominn í þann vítahring að stífna ennþá meira upp og keyra beint á hættuna. Eina ráðið við þessu er að kenna heilanum að hætta að horfa á hættuna. Það er auðvelt að telja sjálfum sér trú um að gjóa augunum frá hættunni og í áttina sem þú þarft að koma þér í. Þetta þarf samt að æfa. Þegar þú ferð út að hjóla næst teldu þá upp í huganum það sem þú sérð framundan eins langt og þú sérð. Þegar þú finnur ekkert lengur til að nefna veistu að þú ert ekki að horfa nógu langt.

Ef að beygjan kreppist meira er ég dauður

Í miðri beygju getur þetta komið fyrir hvern sem er. Þér líður eins og þú hafi ekki rúm til að beygja meira. Hættan verður þess valdandi að ökumaðurinn stífnar upp og getur því

ekki brugðist við hættunni. Ef að þú átt að ná aftur valdi á hlutunum verður þú að slaka á og beygja handleggina. Þannig færðu aftur vald á stýrinu. Það sama á í raun og veru við þegar þú keyrir bíl. Ef þú ert að keyra með beina handleggi skaltu færa sætið fram til að keyra frekar með bogna handleggi.

“Hvað er eiginlega öfugstýring?”

Ef að þú tekur reiðhjólajörð og heldur í öxulinn á henni eins og handföng á stýri getur þú uppgötvað hvað öfugstýring er. Fáðu einhvern til að snúa gjörðinni og prófaðu að beygja henni í aðra hvora áttina. Þú finnur fljótt að kastið á gjörðinni leitast við að rétta hana af. Prófaðu núna að gera þetta með því að ýta snögg aftan á öxulinn öðru hvoru megin og sjáðu hvað gersit. Þetta er það sem er kallað öfugstýring og hjálpar þér að fara fljótar í beygjuna.

Hvernig get ég æft öfugstýringu?

Flestir nota öfugstýringu án þess að hugsa um það. Ef þú ferð að hugsa meðvitað um það verður þetta að tækni sem getur bjargað þér á hinu örlagaríka augnabliki, þessum 1,8 sekúndum. Farðu aftur á stórt og gott bílastæði og æfðu þig. Gerðu það þannig að ef þú ætlar að beygja til hægri skaltu ýta snögg aftan á hægri handfang. Þegar þú ert búinn að ná valdi á þessu skaltu hugsa um þetta alltaf þegar þú ert að keyra og þá verður þetta smán saman að vana. Þegar hættan kemur ertu orðinn meðvitaður um hvað þú þarft að gera til að bregðast við henni. Athugaðu að það tekur nokkurn tíma að ná tókum á öfugstýringu svo vel sé og að æfingin skapar meistarann.

Heimildir

Umferðaröryggisáætlun 2002-2012, (2001). Tillaga starfshóps um umferðaröryggisáætlun stjórnvalda um fækkun alvarlegra umferðarslysa til ársins 2012.

Tomorrow's roads: safer for everyone. Department for Transport (klára heimild)

Motorcycle traffic safety facts (2001). National Highway traffic safety administration.
www.nhtsa.dot.gov.

Umferðarslys á Íslandi 2001 (2003). Reykjavík: Umferðarstofa.