

Motion

1983/84:1013

Ewy Möller

Särskilt förarprov för tung motorcykel

De tunga motorcyklarna har på senare år blivit allt fler och allt tyngre. Olycksstatistiken visar på allt fler olyckor. Under 1982 dödades 44 personer i Mc-olyckor. Under 1983 steg antalet till 80 personer, nästan en fördubbling. Av dessa dödsfall 1984 hände endast 6 på lätt motorcykel. Därtill kommer alla personskador, som uppstått vid Mc-olyckor. Någon samlad statistik från försäkringsbolagen finns ej att tillgå, men skadorna är många och oftast svåra.

Olycksstatistiken visar att utbildningen måste förbättras. Den utbildning som finns i dag är otillräcklig. Helt oskyddade åker de presumtiva Mc-förarna ut i trafiken med endast kontakt via hörlurar till en bakomvarande följebil. Efter ca 15-20 timmar anses denna förare kunna köra Mc. Möjligen behärska trafiken, men sedan inte mer. Även om teknikträning finns inlagd i utbildningen kan den anses alldeles för kort och otillräcklig. Det återstår mycket att göra på utbildningssidan.

Mc-föraren borde få lära sig hur Mc:n reagerar i olika hastigheter på olika underlag, hur man t. ex. häver en sladd, lyfter upp en ca 200 kg tung Mc från plant underlag resp. dike. Många av förarna räcker inte ens ner med fötterna till marken då de stannar (t. ex. vid rött ljus) utan måste luta Mc:n med risk för att "tappa" hela ekipaget i gatan.

I Europa görs stora satsningar för trafikinformation, i synnerhet vad det gäller tung motorcykel. Även i Sverige görs mycket lovvärda insatser genom de frivilliga Mc-organisationerna som satsar på fortbildning. NTF har via länstrafikförbunden också påbörjat en plan för vidareutbildning. Men problemen är att man ändå inte når en stor grupp oorganiserade Mc-förare.

Föräldrarnas uttalade och stegrade oro för Mc-olyckorna gör att man från samhällets sida måste se allvarigt på dessa problem.

Mc är i dag mycket dyra i inköp. Få ungdomar tjänar ihop till sina egna cyklar och försäkringspremier (som är mycket höga beroende på den höga olycksfrekvensen), utan föräldrar, banklån samt studielån (!) får finansiera inköpen.

Därtill kommer all extra utrustning såsom skinnställ, hjälm (obligatorisk), stövlar, handskar m. m. Denna utrustning är ej obligatorisk men nödvändig för att man något så när skall klara sig undan småskador.

Mot svårare skador i form av krockar med annat fordon, älgkrockar, omkullkörningar i höga farter finns ingen utrustning i världen som hjälper. Skadorna blir oftast mycket svåra. Sorgen efter ett kärt barn kan aldrig mätas i pengar, och skulle barnet överleva är det ofta till ett långt liv som

handikappad med allt vad det innebär i form av vård, omskolning osv. Därtill kommer ofta att Mc:n ej varit helförsäkrad, oftast på avbetalning. Vem skall betala? Jo, i första hand SAMHÄLLET! Sedan kommer de anhöriga, som kanske redan i en ansträngd ekonomi får ytterligare ekonomiska svårigheter genom att ta över banklån, reparationskostnader osv.

Många ungdomar får sin körkortsutbildning vid 16 års ålder för lätt motorcykel för att sedan vid fyllda 18 år gå över till tung Mc utan krav på förarprov eller ytterligare utbildning. (Något krav på att vederbörande kört Mc mellan 16 och 18 år finns inte.) Det är därför befogat att ställa krav på ett nytt förarbevis vid övergång från lätt till tung Mc. Gränsen bör sättas vid 500 kubik. Man kan jämföra detta krav på förarprov för tung Mc med de regler som gäller vid övergång från lätt till tung lastbil, där det i dag finns regler för olika fordonstyper.

I länder som tillverkar och exporterar Mc, t. ex. Japan, har man stora krav på utbildning för att få köra tung Mc. Man bör ställa samma krav i vårt land där vi importerar dessa Mc. Man bör göra en översyn av kvoterna vid import, där gränsen går vid 500 kubik. Om det visar sig att det finns en överkvot av tunga Mc stärks kravet ytterligare på särskilt förarprov.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen beslutar att ett särskilt förarprov för tung motorcykel skall införas.

Stockholm den 20 januari 1984

EWY MÖLLER (m)