



Nasjonal strategi for motorsykkel og moped 2014–2017

med oppfølgingstiltak



Forord

Det er godt kjent at MC-førere har betydelig høyere risiko enn for eksempel bilførere. Basert på statistikk for 2009 og 2010 er dødsrisikoen pr. km nær 10 ganger høyere for tung MC enn for bil, og mer enn 20 ganger høyere for lett MC¹. For tung MC har det vært en betydelig risikoreduksjon sammenliknet med midten på 1980-tallet, da risikoen var rundt 8 ganger høyere enn i dag. En medvirkende forklaring på denne utviklingen er trolig at tung MC har gått fra å være et typisk ungdomskjøretøy til et “voksent” kjøretøy.

Med bakgrunn i at motorsykkel i tillegg til å være et kjøretøy brukt til rekreasjon og fornøyelse, er motorsykkel et viktig transportmiddel for mange. Det er derfor viktig å legge til rette for tiltak som bidrar til at de om lag 250 000 brukerne av motorsykkel og moped får en ytterligere risikoreduksjon.

Det er på internasjonalt nivå utarbeidet strategier og rapporter som skal benyttes i arbeidet med økt trafiksikkerhet for motorsykkel og moped. Norge har vært aktiv deltager i dette arbeidet med representanter fra NMCU (Norsk Motorcykel Union) og Statens vegvesen.

Internasjonalt arbeid har blant annet vært gjort i regi av International Transport Forum Joint OECD/ITF Transport Research Comitee. Norge arrangerte i juni 2008 en «Workshop on Motorcycling Safety», hvor det deltok eksperter på trafiksikkerhet og motorsykkel fra 22 land og fire verdensdeler. Konklusjonene fra denne workshopen ble en topp 20 liste over prioriterte tiltak. Denne listen er nå videreført og oppsummert i rapporten ITF/OECD/JTRC/MOTO (2014) utarbeidet av en internasjonal arbeidsgruppe med deltagere fra 18 land.

I tråd med Vegvesenets verdier Profesjonell, Inkluderende og Framtidsrettet, har en arbeidsgruppe bestående av representanter fra egen etat og NMCU utarbeidet denne strategien. Medlemmene i arbeidsgruppen har bred erfaring og kunnskap fra nasjonalt og internasjonalt arbeid med motorsykkelsikkerhet.

Strategien skal være et hjelpemiddel og gi retning for de som jobber med trafiksikkerhet for motorsykkel og moped på alle nivåer, fra de som jobber med styrende dokumenter til de som utøver tiltakene med praktisk arbeid rettet mot brukergruppen.

Terje Moe Gustavsen
Vegdirektør

1 TØI (Torkel Bjørnskau) Risiko i veitrafikken 2009-2010

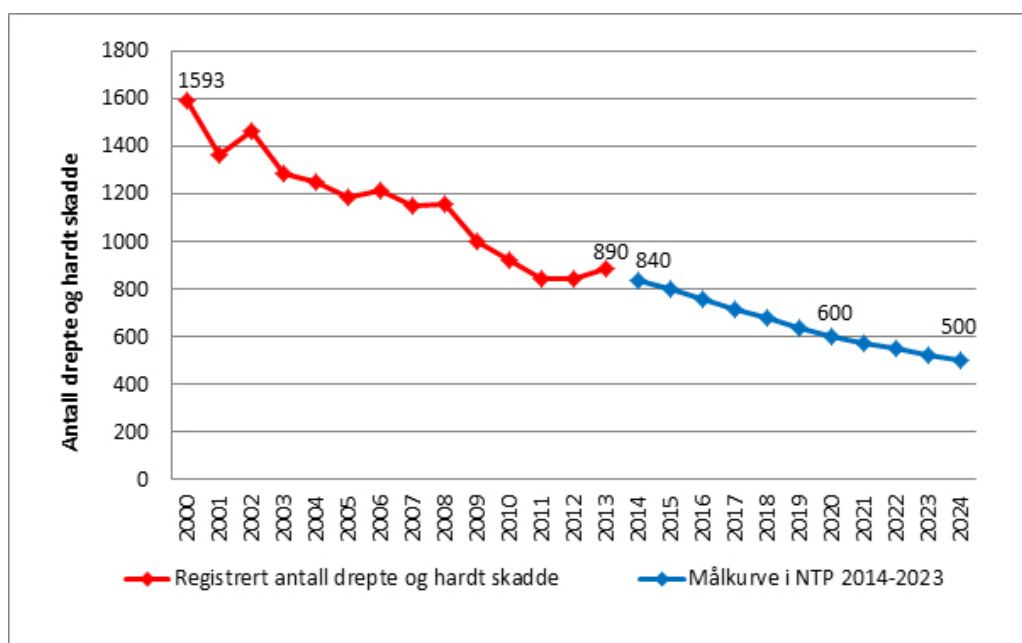
Innholdsfortegnelse

Forord	2
Innholdsfortegnelse	3
1. Innledning	4
1.1 Bakgrunn og mål for strategien	4
1.2 Fakta om motorsykkel- og mopedkjøring i Norge	5
1.3 Ulykkessituasjonen for motorsykkel og moped	7
1.4 Trafikksikkerhet på motorsykkel og moped	13
2. Virkemidler og tiltak	15
2.1 Trafikantrettede tiltak	15
2.2 Tiltak på veg	24
2.3 Kjøretøytiltak	29
3. Motorsykkel og moped som transportalternativ	32
4. Oppfølging av strategien	34
Oppfølgingstiltak	34

1. Innledning

1.1 Bakgrunn og mål for strategien

I Stortingsmeldingen om NTP 2014-2023 er det foreslått at det innen 2024 maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Basert på en trendframskriving av utviklingen de siste ti årene, antas det at tallet på drepte og hardt skadde i 2014 mest sannsynlig vil ligge på rundt 840. Etappemålet er ambisiøst og forutsetter en aktiv innsats innen alle trafikantgrupper.



Figur 1.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2024

Årlig blir om lag 20-30 motorsyklister drept i trafikken. Selv om det over tid har vært en markant risikoreduksjon for MC-førere og mopedførere, er risikoen fortsatt høy sammenlignet med bilførere. Statens vegvesen har derfor, i samarbeid med brukerorganisasjonen Norsk Motorcykkel Union (NMCU), utarbeidet en egen motorsykkel- og mopedstrategi¹.

**Strategien har følgende mål for MC-førere og mopedførere:
Øke trafikksikkerheten og redusere antall ulykker**

¹ Strategien omfatter ikke snøscooter og ATV (All Terrain Vehicle).

Motorsykel- og mopedstrategien vil vektlegge at økt trafikksikkerhet er et delt ansvar mellom

- vegmyndighetene som bygger og vedlikeholder vegsystemet,
- trafikantene som bruker veien og
- kjøretøyprodusentene.

Strategien vil synliggjøre de områdene hvor motorsyklister har særskilte behov, og beskrive både trafikantrettede tiltak og vegtiltak.

Strategien vil gi retning for trafikksikkerhetsarbeidet, og danne grunnlag for ny politikk på motorsykel- og mopedområdet.

Målgruppen for strategien er enheter i Statens vegvesen (Vegdirektoratet og regionalt), fylkeskommunene og kommunene som arbeider med trafikksikkerhet generelt og for motorsykel og moped spesielt. Strategien vil også være viktig for politiet, Trygg Trafikk og trafikkskolenes bransjeorganisasjoner, samt MC-organisasjoner, klubber og det frivillige miljøet som er involvert i trafikksikkerhetsarbeidet for MC- og mopedførere.

1.2 Fakta om motorsykel- og mopedkjøring i Norge

Hvem er de norske motorsyklister og hvordan er de organisert?

Bestanden av motorsykler i Norge har økt fra under 20 000 i 1980 til nærmere 160 000 i 2012. Den store økningen i antall motorsyklister skyldes blant annet at motorsykelkjøring oppleves som en meningsfull fritidsaktivitet som gir økt livskvalitet. Dessuten er motorsykel et rimelig og effektivt transportmiddel til og fra jobb og skole.

Motorsyklismen er ikke lenger et ungdomsfenomen. Medlemmene i Norsk Motorcykel Union (NMCU) har nå en gjennomsnittsalder på hele 46 år. Mennesker fra alle lag av samfunnet kjører motorsykel. Dessuten er det flere kvinnelige motorsyklister enn noen gang tidligere. 25 % av NMCUs medlemmer er kvinner.

Myten beskriver den typiske motorsyklister som en ekstrem individualist, men en stor del av motorsyklister foretrekker å kjøre sammen med andre. Mange motorsyklister er medlem i en MC-klubb. Det finnes mer enn 500 MC-klubber for vanlige gatemosyklister og disse har ingen kontakt med de såkalte "1%-klubbene" som både politiet og kommunale myndigheter definerer som uønsket.

Motorsyklismen har ofte blitt utfordret av samfunnet og dette har ført til at de norske gatemosyklister er godt organisert, gjennom Norsk Motorcykel Union og nettverket av klubber og arrangementer. Motorsyklister er også bundet tett sammen i internasjonale sosiale og MC-politiske nettverk. NMCU er for eksempel aktivt medlem både i Nordisk Motorsykel Råd (NMR) og Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA).

Hvem kjører moped i Norge?

Det var over 170 000 registrerte mopeder i Norge i 2012. Brukerne av moped er ofte elever i videregående skole. Denne aldersgruppa (16-18 år) bruker mopeden først og fremst som transportmiddel til og fra skole og fritidsaktiviteter. Det finnes også en mindre gruppe voksne mopedførere som bruker mopeden som nyttekjøretøy. Med konstruktiv toppfart på 45km/t passer moped best til kortere reiser innenfor hastighetssoner 60km/t og lavere.

Mopedførerne er ikke, som motorsyklistene, organisert i klubber og interesseorganisasjoner. Derfor ivaretar ofte NMCU mopedførerens interesser, for eksempel gjennom å svare på høringer om moped og gjennom det generelle trafikksikkerhetsarbeidet for tohjulinger.

Utviklingen i førerkort for motorsykkel og moped

Antallet som tar førerkort på motorsykkel og moped har variert en del gjennom de siste tiårene. Fra 2007 har tallene imidlertid vært relativt stabile.

- Om lag 5000 personer får årlig førerrett for tung MC. I 2013 ble A2 (mellomtung motorsykkel) innført som egen førerkortklasse med tilhørende krav til opplæring for å utvide til klasse A (tung motorsykkel). De nye kravene førte til en liten økning i antallet som tok førerkort for tung motorsykkel i 2012, for å sikre seg direkte erverv av klasse A.
- Den førerkortklassen som har vært nærmest konstant over tid, er lett motorsykkel (A1). I denne klassen har det de siste 10 årene blitt utstedt førerrett til ca. 2000 personer hvert år.
- I 2005 ble det innført førerprøve og førerkort for moped. Før 2005 ble det utstedt et mopedførerbevis etter gjennomført obligatorisk opplæring. I 2012 ble det utstedt omlag 16 000 førerkort for moped.

Førerkortregler og føreropplæring

Bestemmelser om føreropplæring for moped og motorsykkel står i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og er utdypet i egne læreplaner (Statens vegvesens håndbok V850².) For at førerkort som er utstedt i Norge skal kunne brukes fritt ved kjøring i andre land, blir det fortløpende gjort nødvendige endringer for å tilfredsstille internasjonale avtaler og krav i EU-direktiv.

Den norske modellen for føreropplæring er basert på internasjonale forskningsprosjekter som blant annet "GDE-framework"³ og den ulykkessituasjonen som har preget norske veger. Forarbeidet til dagens læreplaner er samlet i Statens vegvesens håndbok V858 om ny føreropplæring⁴.

Gjennom et bevisst valg av innhold i obligatorisk opplæring, er trafikklærer og elever gitt tid til å jobbe med tema som er vanskelig eller tidkrevende å kontrollere ved tradisjonell vurdering eller eksamen. Denne satsingen er unik i europeisk sammenheng og har fått mye oppmerksomhet. Opplæringen for motorsykkel og moped setter blant annet fokus på manøverdyktighet og strategisk tenkning for å redusere ulykkesrisikoen.

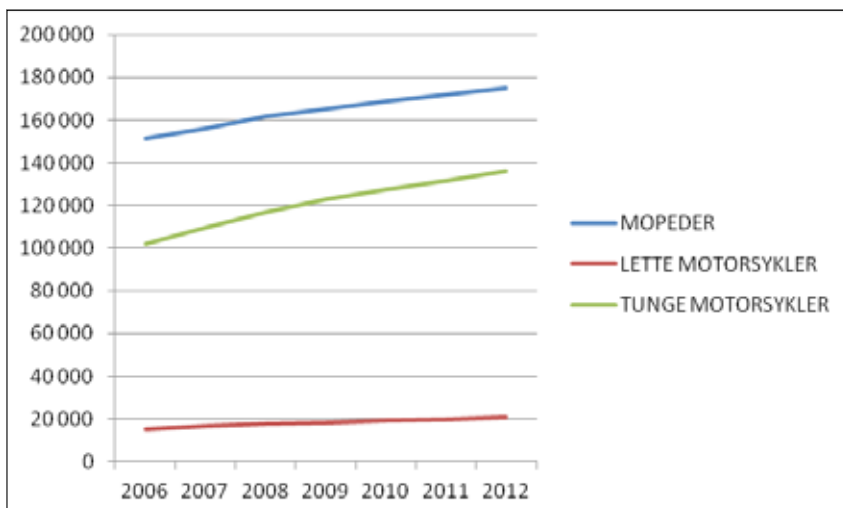
2 Se www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker

3 M. Peräaho, E. Keskinen, M. Hatakka June 2003: Goals for Driver Education. University of Turku, Traffic Research

4 Som referanse 1

Bestandsutvikling i MC- og mopedmarkedet i Norge

Bestanden på mopeder har økt fra ca. 150.000 i 2006 til over 170.000 i 2012 (se figur 1.2). Bestanden av tunge motorsykler har økt fra 100.000 til nesten 140.000 i samme periode, mens bestanden av lette motorsykler har hatt en liten økning til over 20.000.

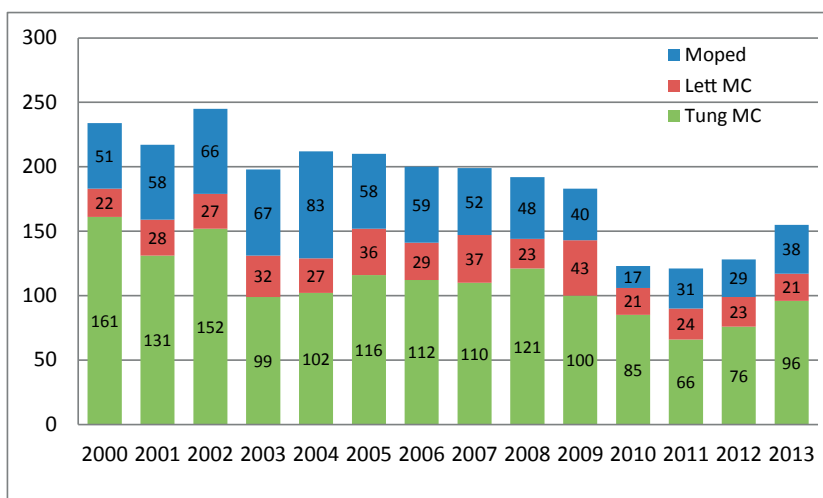


Figur 1.2 - Bestandsutvikling for moped, lett og tung motorsykkel i Norge, 2006 - 2012

1.3 Ulykkesituasjonen for motorsykkel og moped

Ulykkesutvikling og risiko for motorsykkel og moped

Ulykkesutviklingen for moped og tung motorsykkel har i all hovedsak vært positiv de siste 10-15 årene. Det har særlig vært en stor nedgang i antall ulykker med drepte og hardt skadde på tung motorsykkel. Også for moped har det vært en reduksjon. For lett motorsykkel er det derimot ingen entydig tendens (se figur 1.3).



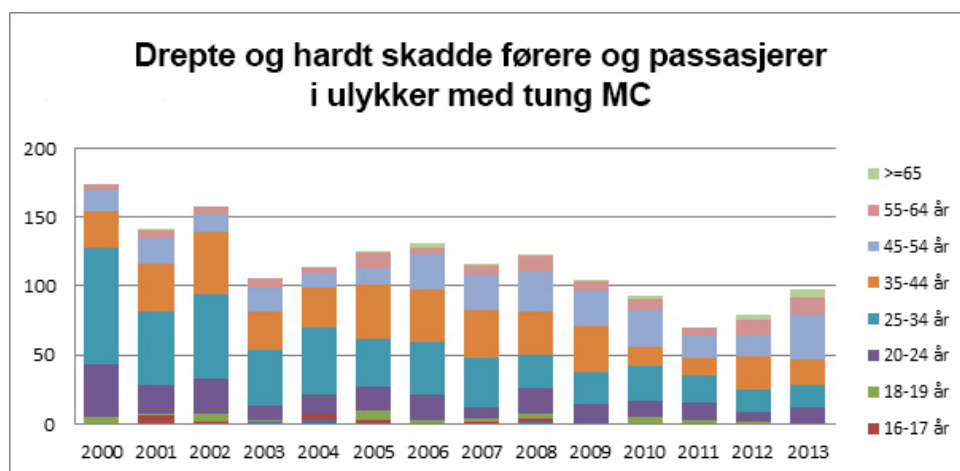
Figur 1.3 - Antall ulykker med moped, lett MC og tung MC der minst en person ble hardt skadd eller drept. Tall fra 2000-2013.

Alle trafikantgrupper, unntatt førere av lett MC, har også hatt en klar forbedring i risiko siden 1992. Forbedringen har vært særlig stor for tung MC. For lett MC har risikoen derimot økt, og den er svært høy sammenlignet med de andre gruppene.

	1992	1998	2001	2005	2009
Bilførere	24,0	20,0	16,2	13,1	9,9
Bilpassasjerer	21,0	18,5	12,8	13,8	9,3
Fotgjengere	197,2	145,3	123,9	72,8	39,6
Syklister (f + p)	191,6	200,3	89,7	79,5	30,3
Moped (f + p)	257,7	198,4	135,7	122,5	70,0
Lett MC (f + p)	306,0	229,9	368,1	404,2	506,9
Tung MC (f + p)	402,4	353,2	222,1	199,2	143,9

Tabell 1.1 - Drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer/gange for ulike trafikantgrupper⁵.

Tabell 1.1 er basert på tall som TØI har hentet inn for antall kjørte kilometer i året. Trygg Trafikk og NMCU sin spørreundersøkelse om Motorsyklisters forhold til trafikksikkerhet fra 2011 (publisert på Trygg Trafikk og NMCU sine hjemmesider med 1728 svar,) har et høyere snitt for kjørelengde enn TØI. Dette betyr at risikoen for motorsyklister på tung motorsykkel kan være noe lavere.

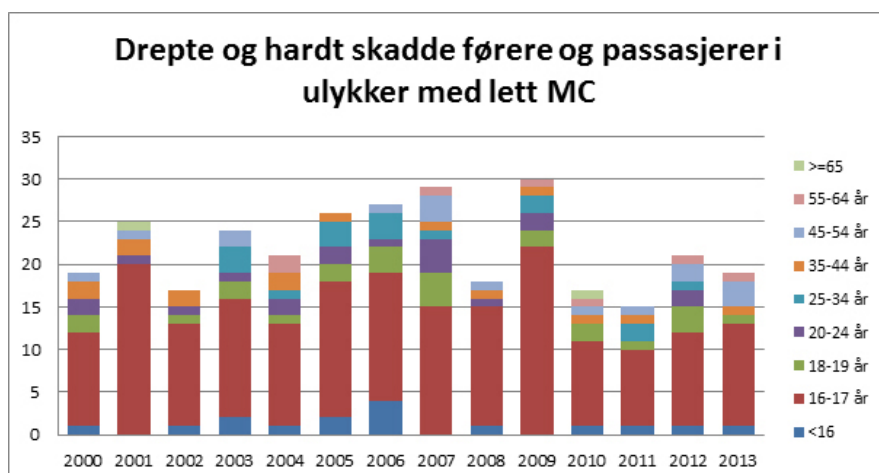


Figur 1.4 - Drepte og hardt skadde førere og passasjerer i ulykker med tung MC i perioden 2000-2013, fordelt på alder

Aldersgruppene 25-34 og 35-44 år har lenge dominert bildet for drepte og hardt skadde på tung motorsykkel. Andelen 25-34 åringer har imidlertid gått ned de siste årene. Det er en tendens til at andelen drepte i alderen 45-54 øker.

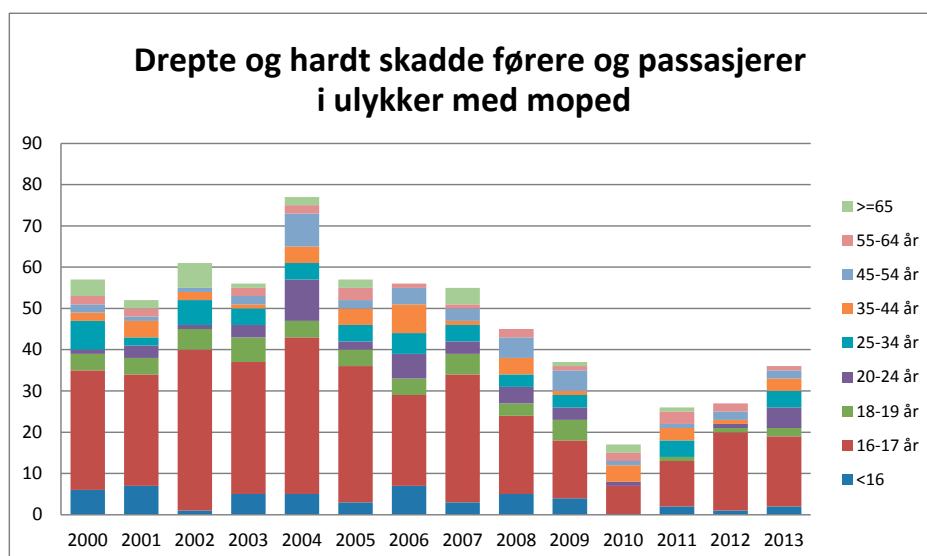
⁵ Eksposeringstallene er hentet fra følgende kilder:

- Bilførere, bilpassasjerer: Vågane & Rideng (2010): Transportytelser i Norge 1946-2010. TØI rapport 1165/2011.
- Fotgjengere og syklister: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). TØI.
- Moped, Lett MC og tung MC: Bjørnshau m.fl. (2010): Trafikksikkerhet blant mc-førere. TØI rapport 1075/2010
- Bjørnshau, T. (2011). Risiko i vegtrafikken 2009-2011. TØI-Rapport 1164/2011.



Figur 1.5 - Drepte og hardt skadde førere og passasjerer i ulykker med lett MC i perioden 2000-2013, fordelt på alder

Ulykkesutviklingen viser at det er flest 16-17 åringer som blir drept eller hardt skadd på lett motorsykkel. For andre aldersgrupper er det store årlige variasjoner.

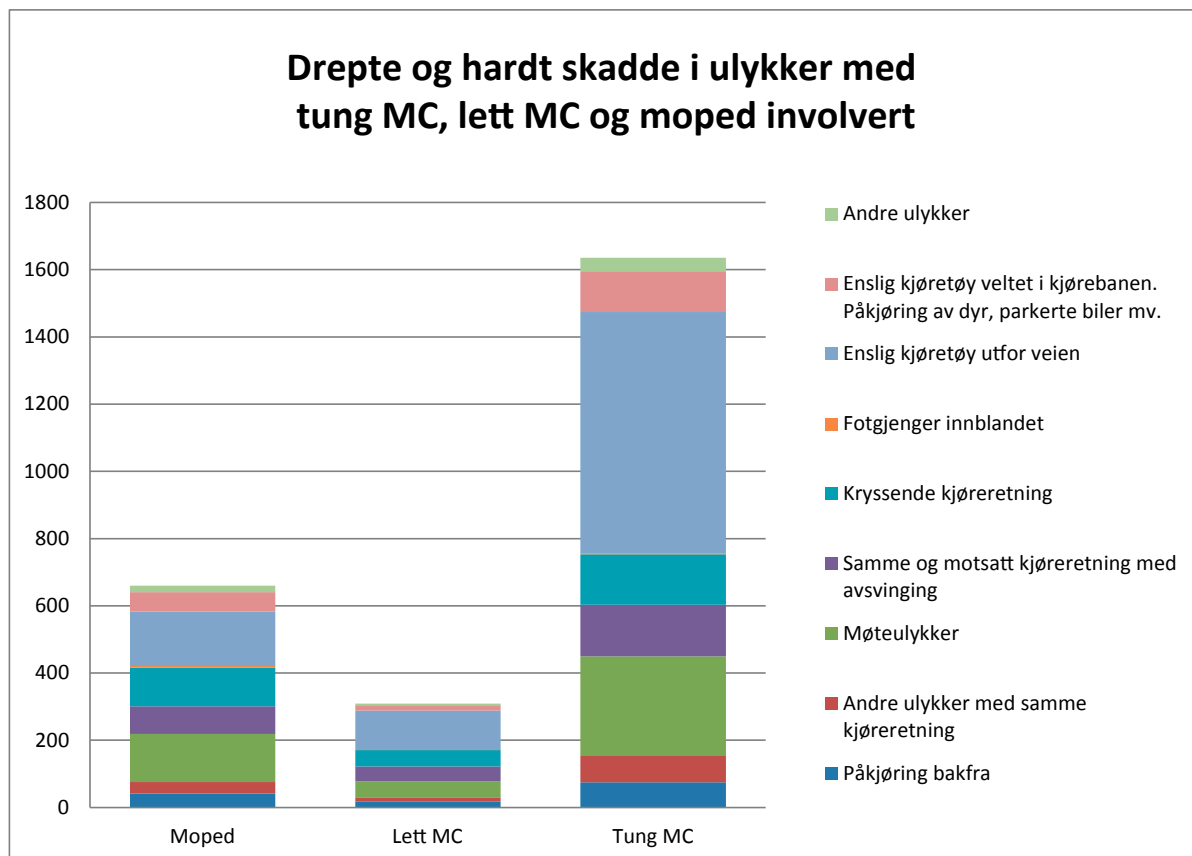


Figur 1.6 - Drepte og hardt skadde førere og passasjerer i ulykker med moped i perioden 2000-2013, fordelt på alder.

Som for lett motorsykkel, er det 16-17 åringene som har den største andelen drept og hardt skadde. De andre aldersgruppene varierer fra år til år, trolig på grunn av det lave antallet ulykker totalt sett.

De viktigste årsakene til motorsykkel- og mopedulykker

Tall fra de siste ti årene, viser at utforkjøringsulykkene dominerer statistikken både for tung motorsykkel og lett motorsykkel. Også for moped utgjør de en stor andel. De andre store ulykkesgruppene er møte- og kryssulykker.



Figur 1.7 - Drepte og hardt skadde i ulykker med tung MC, lett MC og moped involvert, fordelt på uhellstype. Tall fra 2000-2013.

Figur 1.7 viser at utforkjøringsulykkene dominerer for tung MC. Det er også mange møteulykker. For lett MC og moped er bildet mer variert. Statens vegvesen har analysert årsakene til samtlige dødsulykker med motorsykkel i perioden 2005-2009. Dette var totalt 153 MC-ulykker med 157 omkomne. Analysen viser at førerfeil er den vanligste årsaken til ulykker. Kort oppsummert viser rapporten at:

Fører

- Motorsyklisten selv var utløsende faktor til ulykken i 66 % av tilfellene.
- Motpart var utløsende faktor i 20 % av ulykkene.
- Feil vurderinger var utløsende faktor til ulykken i 62 % av tilfellene, manglende teknisk ferdighet var utløsende faktor i 47 % av ulykkene. I flere ulykker var begge deler utløsende faktorer.
- I halvparten av ulykkene hadde MC-føreren mindre enn to års erfaring.
- En tredjedel av ulykkene hadde sammenheng med ekstrem atferd. Dette betyr kjøring

uten førerrett, kjøring i ruspåvirket tilstand, uansvarlig høy fart eller aggressiv atferd i forhold til andre trafikanter.

- 80 % av førerne med ekstrematferd var registrert hos politiet for vinning, narkotika, vold, skadeverk, trafikkovertrедelser eller annet.
- I ca 20 % av ulykkene var føreren ruspåvirket
- I ca 20 % av ulykkene hadde ikke føreren førerrett for motorsykel

Vegmiljø

- Veg og vegmiljø var årsak eller medvirkende årsak til 6 % av dødsulykkene (som oftest grus eller dieselsøl i kjørebanelen). Analysen viste imidlertid at i 22 % av ulykkene var vegmiljøet årsak eller medvirkende årsak til at skadeomfanget økte (rekkverk, gjerde med mer)

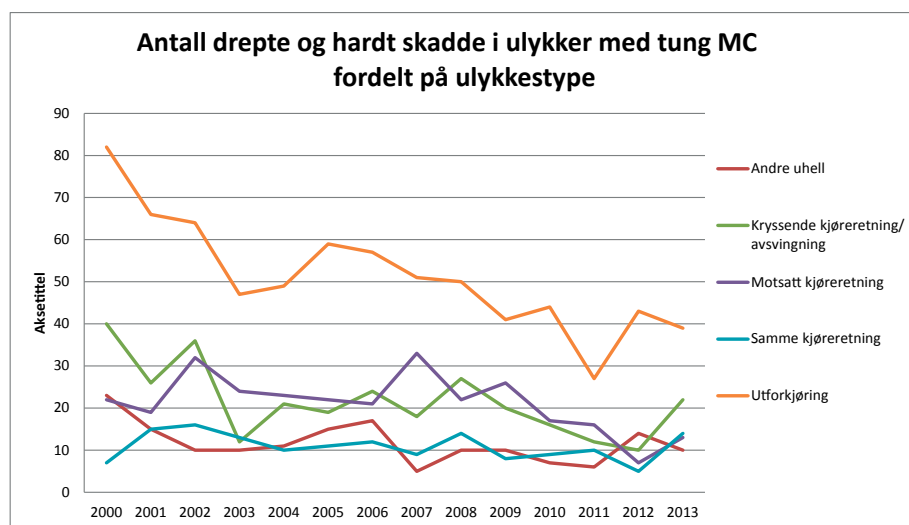
Kjøretøy

- I 31 % av ulykkene var motorsykkelen kategorisert som en supersportsykel (R-sykel), i 29 % var den kategorisert som touring. I halvparten av ulykkene hvor en supersportsykel var involvert var det utvist ekstrematferd i forbindelse med ulykken.
- Teknisk feil ved motorsykkelen ble registrert som årsak eller medvirkende årsak i kun 3 % av ulykkene.

Funnene i temaanalysen stemmer overens med det som tidligere er funnet i andre studier. Det er særlig førere av supersportsyklar som er risikoutsatt. Det er også førere under 19 år, særlig på lett motorsykel. For høy fart etter forholdene er den viktigste risikofaktoren knyttet til MC-kjøring, i hvert fall når det gjelder de alvorlige ulykkene.

Det er gjort lite analysearbeid på mopedulykker. En studie fra 2004⁶ viser at eneulykker er typiske for mopeder. Likevel har mopeder flere kollisjoner enn eneulykker, og personbil er den vanligste motparten. Det kan ha sammenheng med at mopeder for en stor del benyttes i by- og tettstedstrafikk.

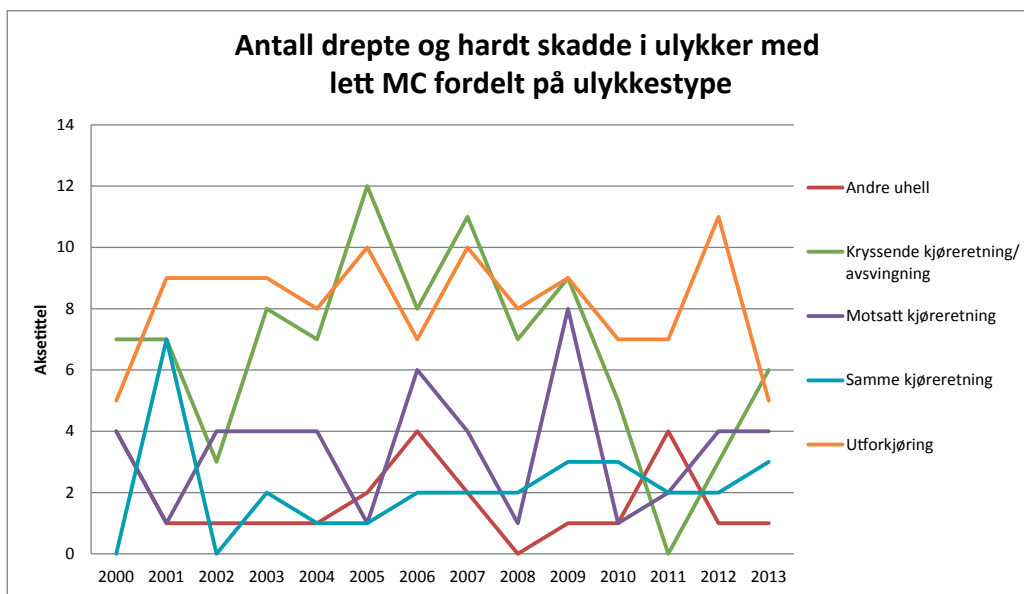
Ulykkesårsaker – utvikling over tid



Figur 1.8 – Fordeling av drepte og hardt skadde motorsyklister (tung MC) på ulykkestyper i perioden 2000–2013 (absolutte tall)

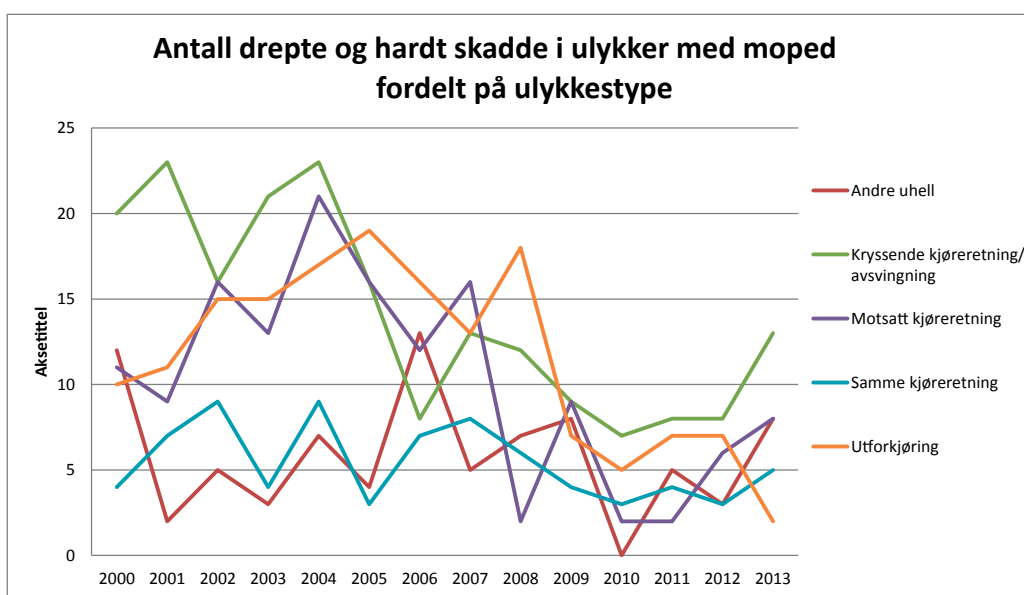
6 Bjørnskau, Torkel 2004: Ulykker med moped og lett motorsykel. TØI rapport 749/2004

For tung motorsykel har det vært en positiv nedgang i utforkjøringsulykkene siden 2003. Tallet gikk imidlertid litt opp igjen i 2012, for deretter å synke året etter. Ulykker i motsatt kjøretning (dvs ulykker ved møting) har også gått noe ned. For de andre ulykkestypene er det kun mindre endringer.



Figur 1.9 – Fordeling av drepte og hardt skadde motorsyklister (lett MC) på ulykkestyper i perioden 2003-2012 (absolutte tall)

Ser man på ulykkene med lett motorsykel, er det vanskelig å se noen spesielle utviklingstendenser de siste 10 årene. Selv om ulykkesrisikoen på lett MC er svært høy, er omfanget av kjøring med lett MC relativt lavt i Norge. Antallet ulykker er derfor lite, noe som gjør at svingninger i tallene kan skyldes rene tilfeldigheter.



Figur 1.10 – Fordeling av drepte og hardt skadde mopedister på ulykkestyper i perioden 2000-2013 (absolutte tall)

Når det gjelder moped, er det også store variasjoner fra år til år på grunn av lave tall og tilfældigheter. Det har imidlertid vært en reduksjon i utforkjøringsulykker og ulykker med kryssende kjøretning. Det har også blitt færre ulykker av ulykkestypen motsatt kjøretning (ulykker ved møting).

Viktige rapporter om motorsykel- og mopedulykker

For mer informasjon og statistikk om motorsykelulykker, vises det til følgende rapporter:

- Bjørnskau, Torkel, Nævestad, Tor-Olav og Akhtar, Juned 2010. Trafikksikkerhet blant MC-førere. En studie av risikoutsatte undergrupper og mulige tiltak. TØI rapport 1075/2010
- Statens vegvesen 2011. Temaanalyse. Dødsulykker på motorsykel 2005-2009. VD rapport nr. 45.
- Bjørnskau, Torkel 2004. Ulykker med moped og lett motorsykel. TØI rapport 749/2004
- International Transport Forum, Joint OECD/ITF Transport Research Committee 2008: Workshop on Motorcycling Safety held in Lillehammer (Norway) on 10-11 June 2008. Final report. ITF/OECD/JTRC/TS6(2008)1
- MAIDS 2009: In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers. Final report (www.maids-study.eu/)
- ITF/OECD/JTRC SAFETY OF POWERED TWO-WHEELERS Final Report, 2014
- NMCU og Trygg Trafikk 2011: Motorsyklisters forhold til trafikksikkerhet. Rapport fra spørreundersøkelse 2011.

1.4 Trafikksikkerhet på motorsykel og moped

Når en ulykke først skjer, blir skadene for motorsyklister og mopedfører større enn for bilførere da de ikke har airbags, sikkerhetsbelter og et beskyttende karosseri rundt seg. Derfor definerer WHO, EU, OECD osv. motorsyklister som «Vulnerable Road Users», dvs. sårbare trafikanter. Det er svært viktig å fortsette de tiltakene som har ført til den store reduksjonen i risiko, samtidig som man tar i bruk nye tiltak for å opprettholde den positive utviklingen.

Selv om antall ulykker på lett motorsykel er nokså lavt, er ulykkesrisikoen høy og andelen helt unge som skader seg på slike sykler høyere enn antallet voksne som skader seg på tung motorsykel. Det er derfor nødvendig å sette i verk tiltak rettet mot de aller yngste motorsyklistene.

Motorsyklistene og trafikksikkerhetsarbeid

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har et særskilt ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Andre viktige aktører er politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk og andre bransje- og trafikantorganisasjoner. NMCU arbeider aktivt for å bedre trafikksikkerheten for motorsykel, og har inngått en samarbeidsavtale med Statens vegvesen.

En del av det nasjonale MC-sikkerhetsarbeidet er kanalisert gjennom det nasjonale MC-rådet, der bransjen, NMCU, Trygg Trafikk, Statens vegvesen og politiet har representanter. Det er også egne MC-forum i mange fylker. Disse har tilnærmet lik sammensetning som det nasjonale MC-rådet. MC-forum er et rådgivende organ for vegmyndighetene i fylket. Mange av tiltakene som besluttet på nasjonalt nivå, kan operasjonaliseres gjennom de fylkesvise MC-foraene. Tre gode eksempler er Nullvisjonsveger for motorsykkel, under-skiner på rekkverk og TS-dager for motorsyklister.

MC-sikkerhetsarbeidet i Norge har de siste 20 årene vært preget av et stadig tettere samarbeid mellom myndigheter, brukerorganisasjoner og bransjeorganisasjoner. Det er åpne fordeler med beslutningsprosesser der alle berørte parter er involvert og sammen kan arbeide fram gode og gjennomførbare løsninger. Ikke minst gjør det at alle parter føler et ansvar for å gjennomføre de beslutningene som tas.

Både på brukernivå og myndighetsnivå er Norge aktiv i internasjonalt MC-sikkerhetsarbeid. Dette engasjementet påvirker det nasjonale sikkerhetsarbeidet og gjør at Norge ofte velger å ta i bruk tiltak basert på ny kunnskap. Dette er antagelig én av grunnene til at Norge er blant de tryggeste landene i Europa å kjøre motorsykkel og moped i.

Ulykkesstatistikken viser at motorsyklister har forholdsvis høyere risiko for å bli skadd når uhellet først er ute. Denne høyere skaderisikoen har skapt en oppfatning av hele MC-kollektivet som risikosøkende. Motorsyklisterne er imidlertid en trafikantgruppe som er blitt langt mer sikkerhetsbevisste. Gode eksempler på motorsyklisternes eget sikkerhetsarbeid er kampanjer som "Full Kontroll" og "SE OSS", deltakelse i frivillig føreropplæring og den omfattende bruken av ikke-påbudt sikkerhetsutstyr.

2. Virkemidler og tiltak

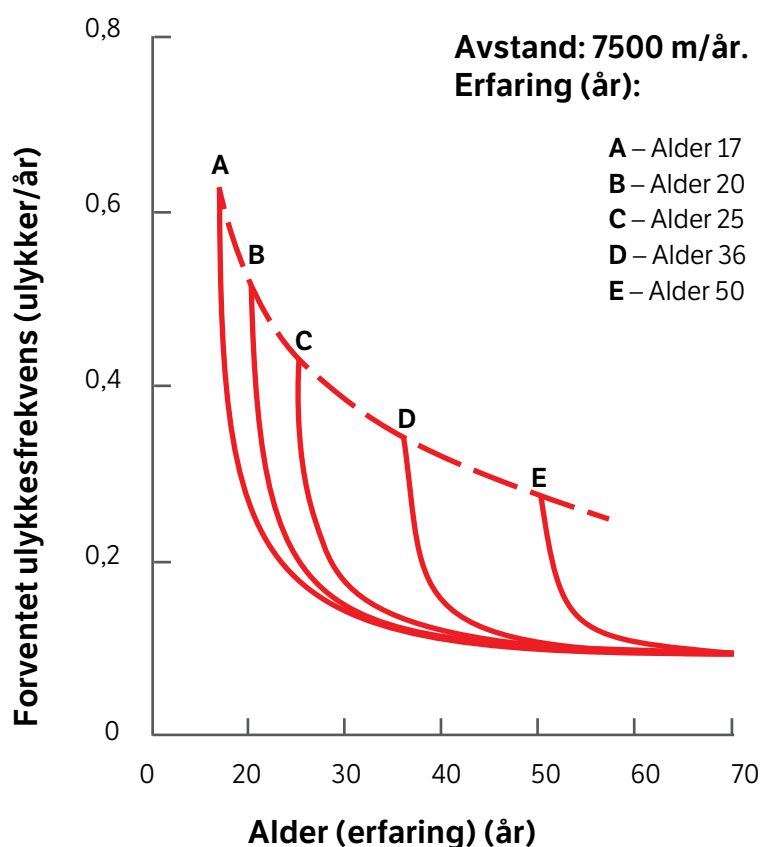
For å nå målet om reduksjon i antall drepte og hardt skadde MC- og mopedførere, må tiltak rettes mot både førerne, vegnettet og kjøretøyene.

2.1 Trafikantrettede tiltak

Kunnskap om ulykkesårsaker er viktig når man skal iverksette tiltak. Årsakene til trafikkulykker er som regel flere, men den menneskelige faktoren er årsak eller medvirkende årsak i over 90 % av ulykkene - uavhengig av kjøretøygruppe. Trafikantrettede tiltak er sentrale i alt trafikksikkerhetsarbeid.

Tette erfaringsgapet

Alle undersøkelser viser at føreres ulykkesutsatthet synker med erfaring og alder. Erfaring er den enkeltfaktoren som i størst grad avgjør om en potensielt farlig situasjon blir en ulykke eller ikke. Klarer man å gjøre gapet mellom helt uerfaren og svært erfaren mindre, det vil si gjøre den farlige tiden der man bygger livsviktig erfaring kortere, vil mange ulykker kunne unngås. Det er tre tiltak som er særlig viktig når man skal tette erfaringsgapet, nemlig føreropplæring, sikkerhetsdialogen og etterutdanningskurs i MC-miljøet.



Figur 2.1 - Sammenheng mellom ulykkesutsatthet, alder og erfaring. Maycock m.fl. 1991

Føreres ulykkesutsatthet synker med økt alder og erfaring, dette er synliggjort i flere undersøkelser, se for eksempel Maycock m.fl. som figur 2.1 er hentet fra. Figuren viser ulykkesutsattheten ved erverv av førerrett i ulike aldre, og hvor raskt ulykkesutsattheten synker ved alder og erfaring.

Føreropplæringen



Foto: Knut Opeide

Å tette erfaringsgapet gjennom trygg erfaringsbygging, starter med en god og kostnads-effektiv føreropplæring. Trafikkskolene som gjennomfører opplæringen er sentrale i dette arbeidet. Dagens modell for føreropplæring er innrettet med en stor andel obligatorisk opplæring som skal ivareta etablering av gode holdninger og motivasjon til trafikksikker adferd. Gjennom å stille krav til obligatorisk opplæring, er trafikkskolene gitt et tydelig samfunnsansvar i nullvisjonsarbeidet for å utdanne bevisste og trafikksikre førere.

Den norske MC-opplæringen fra 2005 har hatt et sterkt fokus på kjøreteknisk kompetanse for å motvirke utforkjøringsulykker. Det har vært viktig og riktig, og utforkjøringsulykkene har blitt betydelig redusert (se figur 1.8 i kap. 1.2). Føreropplæringen skal videreutvikles på bakgrunn av anbefalinger fra evaluering av føreropplæringen (avsluttes i 2014), kunnskap fra ulykkesanalyser og annen relevant forskning fra inn og utland. Det kan se ut som det er størst utviklingspotensial i den delen av opplæringen som gjør motorsyklisterne i stand til å ta gode strategiske og taktiske valg. Videreutviklingen vil skje i samarbeid med brukerne, trafikkskolebransjen, de frivillige kurstilbyderne og forskningsmiljøet, slik at opplæringen kan styrkes ytterligere.

Trafikklærers kompetanse

Føreropplæring er avhengig av gode og tydelige læreplaner som sikrer struktur og riktig innhold. Læreplanene vil imidlertid ha liten eller ingen verdi hvis trafikklæreren som gjennomfører undervisningen ikke har rett kompetanse. Det er vesentlig at den faglige kompetansen ved utdanningsinstitusjonene og trafikkskolene vedlikeholdes.

Norge har en av Europas mest omfattende utdanninger for trafikklærere, med tilleggsutdanning for særskilte kjøretøygrupper som tunge kjøretøy, snøscooter og motorsykel. Ved videreutvikling av føreropplæringen vil trafikklærerutdanningen være en del av utviklingsarbeidet og utvikles i tråd med de endringer som gjøres i føreropplæringen.

Førerprøven

Førerprøven er en støtte for føreropplæringen og en kvalitetssikring av at de ferske førerne som skal starte erfaringsbygging alene har hatt tilstrekkelig opplæring til at erfaringsbyggingen vil kunne skje på en mest mulig sikker måte. Som eksamen for føreropplæringen, må førerprøven utvikles sammen med føreropplæringen, og innrettes slik at den effektivt sikrer rett kompetanse for ferske førere.

Sensors kompetanse

Sensors kompetanse er like avgjørende for å kunne oppfylle de valgte kriterier for en førerprøve som en trafikklærers kompetanse er avgjørende for å oppfylle gode læreplaner. Utvikling av sensorutdanningen vil følge av utviklingen av førerprøven og trafikklærerutdanningen.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen vil, i samarbeid med andre aktører, arbeide med å videreutvikle føreropplæringen, trafikklærerutdanningen, førerprøven og sensorutdanningen.

Sikkerhetsdialogen i MC-miljøet - holdningsendringer

Informasjonsmateriell som «Stiv av Skrekk⁷» og «Full Kontroll⁸» har vist seg å være viktig for sikkerhetsdialogen i MC-miljøet. Man må derfor sørge for at interessen for å diskutere sikkerhetsspørsmål og skaffe seg kunnskap opprettholdes. For å oppnå dette, vil NMCU opprette et eget nettsted for MC-kompetanse, med en elektronisk, interaktiv versjon av heftene Full Kontroll/Godt Tenkt i bunnen. Nettstedet skal ha et forum og en kontinuerlig spørsmål/svar tjeneste. Nettstedet skal også legge ut egenproduserte videoer og tilby enkle simulatortreningsapplikasjoner når dette om ikke lenge blir tilgjengelig. Det skal lages en applikasjon som gjør nettstedet tilgjengelig på alle typer SMART-telefoner. Dette vil også gi mulighet for å poste vegfellemeldinger via mobiltelefonen. Det er en ressurs- og kostnadskrevende utvikling, så NMCU vil se på muligheten for et samarbeid med andre nordiske MC-organisasjoner og åpenbare interessenter.

7 Motorsykelgrossistenes Forening, NMCU og Statens vegvesen 1999: Stiv av Skrekk

8 NMCU 2001: Full Kontroll

En annen måte for systematisk å opprettholde sikkerhetsdialogen i MC-miljøet på, er å arrangere årlige trafikksikkerhetsdager for motorsyklister i fylkene. I Telemark har man gjort dette i mange år, med gode resultater. Trafikklærere og sensorer kan ha en helt klar rolle i slike trafikksikkerhetsdager for motorsyklister. Årlige trafikksikkerhetsdager for motorsykkel kan antagelig best forankres i de fylkesvise MC-Forum, som Statens vegvesen og NMCU nå har opprettet i de fleste av landets fylker.

Oppfølgingstiltak

NMCU vil opprette et eget nettsted for MC-kompetanse, med tilhørende applikasjon for SMART-telefoner.

Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre en årlig trafikksikkerhetsdag for motorsykkel i hver region, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.

Etterutdanning



Foto: Hans Vestre

Føreropplæring er et langsiktig trafikksikkerhetstiltak. Føreropplæring alene er likevel ikke tilstrekkelig for å opprettholde god førerkompetanse hos motorsyklister. Det er derfor viktig å styrke frivillig førerutvikling, ved å sørge for at det opprettes mange flere tilbud om rimelige lavterskelkurs og samlinger. Tusenvis av motorsyklister bør delta på slike kurs hvert år. Kursene bør foregå på småbaner og offentlig veg, de må være upretensiøse og rimelige, gå rett på sak, ha bratt læringskurve for de uerfarne og tydelige bekreftelser for de erfarne. Kursene må være dialogbaserte, med høy trivselsfaktor. Organisatorisk plattform for slike kurs kan være MC-klubbene, forhandlerne og trafikkskolene. Kursene krever en gjennomtenkt kursplan og utdanning av kompetente instruktører. Her kan både trafikklærere, sensorer og kursinstruktører spille en viktig rolle i utvikling av kursplaner.

Dersom frivillig førerutvikling ikke gir ønsket volum innen en rimelig tidsperiode etter at et landsomfattende og gjennomarbeidet tilbud er på plass, kan det være hensiktsmessig å vurdere innføring av en form for obligatorisk etterutdanning. Kanskje først og fremst i form av en utsatt del av føreropplæringen.

Det er viktig å adressere problemet med at unge motorsyklister på lett motorsykkel og moped er overrepresentert i ulykkesstatistikken i forhold til voksne MC-førere på tung motorsykkel. Mange ulykker med lett motorsykkel skjer i slutten av august/begynnelsen av september og oppstår som en kombinasjon av personlig umodenhet, helt ferskt førerkort og skolestart for videregående skole. Derfor bør små team av motorsykkelekspertene gå inn i videregående skole med et kort og utvetydig budskap som hjelper disse unge til å gjøre riktige taktiske og strategiske valg i dette tidsvinduet der de er spesielt utsatte. Statens vegvesen vil initiere etablering av slike trafikksikkerhetsteam, og lage en undervisningsplan som kan benyttes til bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid for førere av lett motorsykkel og moped.

Aldersgrensen for førerrett på lett motorsykkel er omdiskutert. Ved å heve aldersgrensen på lett motorsykkel vil et effektivt transportmiddel for en del unge mennesker bli fjernet. Det er viktig å gjøre en grundig utredning av hvordan de vil erstatte transporten som gjøres på lett motorsykkel, og i hvilken grad endringen bare flytter risikoen eller har en gunstig sikkerhetseffekt totalt.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen og NMCU vil arbeide for å styrke den frivillige førerutviklingen gjennom flere rimelige lavterskelkurs og samlinger.

Statens vegvesen vil initiere etablering av trafikksikkerhetsteam med motorsykkelekspertene, som kan benyttes til bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid for førere av lett motorsykkel og moped.

Statens vegvesen vil utrede negative og positive konsekvenser av å heve aldersgrensen for førerrett for lett motorsykkel fra 16 til 18 år

Ekstrematferd på offentlig veg

Statens vegvesens analyse av dødsulykker på motorsykkel 2005-2009⁹, viser at så mange som 1/3 av de som omkom gjorde det som en konsekvens av sin egen ekstreme atferd. 80 % av disse hadde også vist ekstrematferd på andre områder i livet. 20 % hadde ikke førerrett for motorsykkel, og mange av de hadde aldri eid en motorsykkel, og kan derfor ikke defineres som motorsyklister. Overraskende mange kjørte i ruspåvirket tilstand (20 %).

⁹ Statens vegvesen 2011: Temaanalyse. Dødsulykker på motorsykkel 2005-2009. VD rapport nr. 45.

Kontrolltiltak

Denne gruppen motorsyklister lar seg i liten grad påvirke av de tiltakene som Statens vegvesen eller NMCU kan benytte. Det beste virkemiddelet vil være at politiet gjennomfører hyppigere kontroller og får gode kontrollmetoder for å redusere kjøring i alle typer rus. Politiet kan også gjennomføre tiltak rettet direkte mot ikke-motorsyklister med ekstrematferd, slik at man hindrer at disse er ute på vegen til fare for seg selv og andre.

Alternative arenaer

Flere som omkommer på grunn av ekstrematferd, er motorsyklister fra det etablerte MC-miljøet. NMCU, MC-bransjen og MC-pressen må derfor offentlig ta standpunkt mot ekstrematferd på offentlig veg. Samtidig må motorsyklistenes representanter peke på alternative arenaer der man helt lovlig, og uten fare for å skade andre, kan få gode mestringsopplevelser. Ett alternativ er å kanalisere ekstrematferd vekk fra offentlig veg og over på bane. Banedager må bli enklere og rimeligere. Man bør derfor vurdere om man skal anbefale at det innføres et eget regelverk for slike banedager, som er noe midt i mellom kurs og sport.

Motorsyklistenes representanter må også gjennom kampanjer, MC-pressen, websider og andre kommunikasjonskanaler oppfordre motorsyklistene til å "velge rett tid og rett sted". Dette betyr at dersom man vil teste toppfarten på motorsykkelen eller kjøre fort i svinger, må man gjøre det på baner eller andre lukkede områder der dette er trygt og lovlig. Motorsyklister som ønsker å trene på riktig kjøreteknikk innenfor alle gjeldende lover og regler, bør gjennom slike kampanjer oppfordres til å finne tidspunkter og vegstrekninger der slik trening utgjør minst mulig risiko og sjenanse for oppsittere og andre vegbrukere.

Oppfølgingstiltak

NMCU og andre motorsykkelrepresentanter vil arbeide for å kanalisere ekstrematferd vekk fra offentlig veg og over på bane.

NMCU og andre motorsykkelrepresentanter vil oppfordre motorsyklister til å «velge rett tid og rett sted» for å trene kjøreteknikk.

Synlighet – «SE OSS» - kampanjer og opplæringstiltak



Foto: Wenche Jordfald

Mange motorsyklister dør i kollisjoner med biler der bilfører ikke overholdt vike- eller oppmerksomhetsplikten. Erfaringsbasert kunnskap indikerer at også flere blir skadd i slike ulykker.

Erfarne motorsyklister klarer ofte å løse denne typen situasjoner ved å ta høyde for bilførernes feilhandlinger. Det er en utfordring for uerfarne motorsyklister å forstå den potensielle faren, og de kan bli uskyldige ofre for andres feilhandlinger. Det er derfor viktig å utvikle utdanningen av nye MC-førere ennå mer på dette området. Dette gjelder både den kjøre-tekniske utdanningen, men kanskje særlig den taktiske og strategiske utdanningen.

Studier forteller at den mest effektive metoden for å få bilførere til å "se etter" motorsykler og mopeder, er stadige påminnelser til bilførerne om at man er der. Derfor vil NMCU fortsette å organisere SE OSS kampanjer hver vår. Budskapet i disse kampanjene bør fortsatt være "Nå er vi her igjen - ser du oss?" Det finnes et stort potensial for deltagelse fra både Statens vegvesen og bilorganisasjonene i disse kampanjene.

Samtidig bør det ved revisjon av læreplanene i de andre førerkortklassene, videreføres og videreutvikles mål for opplæringen som ivaretar det å se etter og oppdage mopeder, motorsykler og andre sårbare trafikanter.

I en rapport fra det nederlandske forskningsinstituttet SWOV¹⁰, slås det fast at motorsyklister

10 Dr. S. de Craen, dr. M. Doumen, N. Bos & dr. Y. van Norden: The roles of motorcyclists and car drivers in conspi-

kan øke sin synlighet i trafikken gjennom å være bevisste på kontrasten mot bakgrunnen i det trafikkmiljøet man befinner seg i. Rapporten etterspør også forskning på ulike lyskonfigurasjoner som kan øke motorsyklisters og mopedisters synbarhet.

Oppfølgingstiltak

NMCU vil, i samarbeid med andre aktører, fortsette å organisere SE OSS kampanjer hver vår.

Statens vegvesen vil, ved revisjon av læreplanene i de andre førerkortklassene, videreføre og videreutvikle mål for opplæringen som ivaretar det å se etter og oppdage mopedere, motorsykler og andre sårbare trafikanter.

Beskyttende kjøreutstyr



For motorsyklister, vil alltid ulykkesforebyggende tiltak være viktigere enn skadeforebyggende tiltak. Ikke desto mindre bruker de aller fleste norske motorsyklister, førere og passasjerer, nesten alltid beskyttende kjøreutstyr, selv på korte turer. For motorsyklister beskyttes skuldre, albuer, hofter og knær av kjøredress med egnet støtabsorberende materialer, mens kjørestøvler beskytter ankel, fotblad og ledd. Utstyrsp produsenter leverer kjøreutstyr av god kvalitet med tanke på sikkerhet, og som passer til motorsykkelens mange bruksområder.

For mopedførere har det vært noe mindre valgmuligheter for utstyr som har skade-forebyggende effekt. Dette er i ferd med å endre seg, noe som er svært positivt. Hastighetsnivået på mopeder tilsier at det ikke er like mye energi som skal tas opp ved et eventuelt uhell/kollisjon. Godt utstyr vil likevel ha god skadereduserende effekt. Utfordringen er å tilby mopedisten kjøreutstyr som enten kan kombineres med aktiviteten vedkommende skal delta på etter kjøring, eller som lett kan tas av og på.

Analysen av dødsulykker på motorsykkel 2005-2009¹¹ viste at i flere ulykker falt hjelmen av i sammenstøtet, enten fordi den ikke passet eller fordi festeanordningen røk. Det bør etableres tiltak for å bevisstgjøre forhandlerne om å være nøye med å forsikre seg om at hjelmen passer kunden. Gjennom føreropplæring og sikkerhetsdialogen i MC-miljøet, må motorsyklistene bevisstgjøres en hjelms levetid, og oppfordres til å bytte hjelm når den ikke lenger passer eller når festeanordningen er utslitt.

Produsentene utvikler mer og mer ”intelligent kjøreutstyr”, som for eksempel airbag-jakker, temperaturregulerende kjøredresser og hjelmvissir med head-up display. Når disse produktene er kvalitetssikret, skal NMCU påvirke MC-bransjen og MC-pressen til å informere om utstyret, slik at motorsyklistene tar det i bruk.

Motorsyklister bruker i større grad kjøreutstyr med synbarhetsfarger. Det er riktig å oppfordre motorsyklistene til å bruke slikt utstyr, men man må også fortsette å kommunisere at motorsyklistene aktivt må plassere seg for å bli sett og ha en beredskap som gjør det mulig å ta ansvar for bilførerers feilhandlinger.

Oppfølgingstiltak

NMCU vil, i samarbeid med andre aktører, arbeide for å bevisstgjøre forhandlerne om viktigheten av at hjelmen passer kunden.

Statens vegvesen og NMCU vil, gjennom føreropplæring og sikkerhetsdialogen i MC-miljøet, bevisstgjøre motorsyklistene om hjelms levetid, passform og festeanordning.

Statens vegvesen og NMCU vil fortsette med å oppfordre motorsyklister og mopedførere til å bruke kjøreutstyr med synbarhetsfarger.

Ulykkesanalyser

Ulykkesanalyser som gjennomføres av Statens vegvesen er et viktig verktøy for å kunne målrette trafikksikkerhetstiltak for alle fører- og kjøretøygrupper. Det er vesentlig at det gjennomføres temaanalyser, som «temaanalysen av dødsulykker på motorsykkel 2005-2009». Slike analyser skal gjennomføres med jevne intervaller, ca. hvert 5 år, for å ha fersk kunnskap som benyttes til presise tiltak.

¹¹ Statens vegvesen 2011. Temaanalyse. Dødsulykker på motorsykkel 2005-2009. VD rapport nr. 45.

2.2 Tiltak på veg

Utfordringer for motorsykkel og moped med dagens utforming av vegnettet

Det fysiske vegmiljøet er designet for å tilfredsstille alle trafikantgruppers trafikksikkerhet. Det er derfor viktig å identifisere de endringer i utformingen som kan føre til forbedringer for motorsyklister, uten å forringe trafikksikkerheten for andre trafikanter.

Installasjoner som beskytter førere og passasjerer i personbiler kan gi en økt fare for motorsyklister, mopedførere og syklister. Ett eksempel er ettergivende endeavslutninger på rekkverk, som for motorsyklister oppleves som en rigid stålplate med en 5cm skarp kant rundt. Motorsykler manøvreres etter andre prinsipper enn biler og er mer følsomme for urenheter i vegbanen, spesielt i svinger. Dersom veggrepet blir dårlig som følge av oljesøl, grus eller annen forurensning i vegbanen kan motorsykkelen lett velte. Motorsyklisten har derfor et enda større behov for forutsigbarhet enn bilisten.

Sammenstøt med et vegrekkverk og stolper plassert innenfor sikkerhetssonen vil ofte føre til alvorlige skader dersom en motorsyklist treffer disse. Vegoppmerking, kumløkk og ferister blir, særlig ved våt vegbane, glattere enn vegdekket forøvrig. For motorsyklister kan dette skape problemer ved oppbremsing og svingkjøring.

Uventede endringer i dekketilstanden kan skape problemer for motorsyklister. Statens vegvesen vil gjennomgå prosedyrene knyttet til drifts og vedlikeholdstiltak, særlig knyttet til vegdekke og herunder skilting for god forutsigbarhet.

Motorsykkel- og mopedbruk i transportplaner

I Norge finnes det mer enn en kvart million registrerte motorsykler. Likevel er denne kjøretøygruppa viet liten oppmerksomhet i eksisterende transportplaner. Det foregår imidlertid et omfattende og forpliktende samarbeid mellom myndigheter, bransje og brukere om tiltak for å bedre MC-sikkerheten. Flere av tiltakene i dette arbeidet er nedfelt i Avtale om trafikk-sikkerhet mellom Statens vegvesen og NMCU.

OECD anbefaler i en rapport fra 2008 om MC-sikkerhet¹² at motorsykler automatisk må integreres i lokale, regionale og nasjonal transportplaner. Dette vil sikre at motorsykkel og moped ikke havner på utsiden av den etablerte transportpolitikken.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen og NMCU vil arbeide for at motorsykler og mopeder i større grad integreres i fylkeskommunale og nasjonale transportplaner.

12 OECD_Workshop Motorcycle Safety 2008_Final Report

Nullvisjonsstrekning for motorsykel

Flere steder i landet har Statens vegvesen gjennomført TS-revisjoner med særlig fokus på MC-sikkerhet. Med bakgrunn i disse revisjonene har man definert en kortere vegstrekning til nullvisjonsstrekning for MC, der det er satt i verk tiltak som kan bedre sikkerheten for motorsyklister. Slike tiltak kan for eksempel være underskinner på rekkverk i farlige ytter-svinger, siktrydding, flytting av skilt og lysstolper som står innenfor sikkerhetssonen og utbedring av sideterreng.

For å øke kompetansen på MC-sikkerhet vil Statens vegvesen bruke nye og de etablerte nullvisjonsstrekningene til definerte prosjekt, for å dokumentere ny kunnskap om trafikk-sikkerhetseffekten ved endringer i utforming og vedlikehold av veg. Ny kunnskap som fremkommer, vil bli revidert inn i håndbok V621, for å sikre en god prosess for å benytte kunnskapen i utvikling og revisjon av vegnormaler.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen vil arbeide for å opprette en "Nullvisjonsstrekning for motorsykel" i hver region, i tråd med avtale om trafikksikkerhet mellom NMCU og Statens vegvesen

Sideterreng langs veg

Et trafikksikkert sideterreng er bedre for motorsyklister enn kantrekkverk. Der det er praktisk mulig, bør Statens vegvesen arbeide for å erstatte kantrekkverk med tilgivende sideterreng. Statens vegvesen har et mål om at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstillende følgende minstekrav:

- Gjeldende krav i Statens vegvesens håndbøker med hensyn til utforming og omfang av siderekker, ettergivende master og profilert kantlinje.
- Alle overraskende og farlige kurver skal utbedres eller skiltes.
- Nødvendig utbedring av sideterreng skal være utført der det ikke er satt opp siderekker.

Statens vegvesen vil igangsette en systematisk gjennomgang av riksvegnettet og gjennomføre nødvendige tiltak for at vegene skal tilfredsstillende de angitte minimumskravene. Det er en foreløpig ambisjon om at minimumskravene skal være oppfylt på hele riksvegnettet innen 1/1-2024. Det vil bli gjort en ny vurdering av ambisjonsnivået i arbeidet med NTP 2018-2027.

Utfordringene med hensyn til utforkjøringsulykker er enda større på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet. Det er ønskelig at fylkeskommunene tar initiativ til at tilsvarende også gjøres på fylkesvegnettet.

Ved å nå de angitte minimumskravene, vil risikoen for alvorlig ulykke ved utforkjøring kunne reduseres for motorsyklister.

Arbeidet for å nå minimumskravene, er avhengig av en effektiv registrering av tilstanden. Statens vegvesen, Region øst har utarbeidet en forenklet registreringsmetode for å fange opp behov for tiltak mot utforkjøringsulykker. Opplegget vil bli videreutviklet med sikte på bruk i hele landet.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen vil utvikle og ta i bruk et registreringsopplegg for å fange opp behov for tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

Rekkverk



Foto: Statens vegvesen

En svensk dybdestudie av dødsulykker (2011)¹³ viser at motorsyklister er overrepresentert i rekkverksulykker. Trafikverket skriver derfor at for motorsyklister, til forskjell fra bilførere og bilpassasjerer, representerer kantrekkverk nesten alltid en større fare enn det rekkverket beskytter mot. Når kantrekkverk skal brukes, bør Statens vegvesen velge den typen kantrekkverk og midtrekkverk som er minst farlig for motorsyklister, gitt at livsløpskostnader og ytelse for alle trafikantgrupper blir ivaretatt.

Den norske analysen av dødsulykker på motorsykkel 2005-2009¹⁴ forteller at så mange som 34 motorsyklister omkom i sammenstøt med objekter innenfor sikkerhetssonen. 17 av disse omkom i sammenstøt med en ubeskyttet rekkverksstolpe. På veier med stor MC-trafikk bør Statens vegvesen derfor utstyre rekkverk i farlige ytterkurver med motorsykkelfriendly underskinner. Dette bør gjøres i overensstemmelse med kriteriene i Statens vegvesens håndbok N101 om rekkverk og vegens sideområder, og etter en prioritert opptrappingsplan. Rekkverk med stive og skarpkantede stolper og/eller utstikkende partier

¹³ Trafikverket 2011: Olycksutveckling och djupstudier av dödsolyckor på motorcykel och moped (www.trafikverket.se)

¹⁴ Statens vegvesen 2011. Temaanalyse. Dødsulykker på motorsykkel 2005-2009. VD rapport nr. 45.

er vesentlig farligere enn rekkverk med myke og runde stolper og glatte partier. Der det settes opp stolperekkverk bør man der det er mulig, alle grupper og hensyn vurdert, velge runde plaststolper.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen vil arbeide for å utstyre rekkverk i farlige ytterkurver med motorsykkelvenlige underskinner i overensstemmelse med kriteriene i Statens vegvesens håndbok N101

Forhindre vegfeller

Statens vegvesen og NMCU har siden 1995 hatt et konstruktivt samarbeid om å loggføre vegfellemeldinger (vegfelleskjemaer), sikre rapportering og rask aksjon mot vegfeller fra Statens vegvesen. For å forhindre alvorlige ulykker, er det av stor betydning at Statens vegvesen så tidlig som mulig identifiserer vegfeller. I tillegg til egen sikkerhetskontroll- og revisjon av vegnettet, er rapportering om vegfeller fra motorsyklistene til stor hjelp for å ha kortest mulig responstid på utbedring av fellene. Samarbeidet om vegfelleskjemaene opprettholdes og videreføres. NMCU og Statens vegvesen samarbeider om å gjøre tiltaket kjent for flest mulig motorsyklister.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen og NMCU vil opprettholde og videreføre samarbeidet om rapportering av vegfeller.

Statens vegvesens håndbok om MC-sikkerhet

Statens vegvesens håndbok V621 om MC-sikkerhet ble etablert i 2004 og oppdatert i 2007. Håndboken er ment å være en veileder og oppslagsbok for alle som arbeider med planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veger og trafikksystemer. Det vil si ressursavdelinger, konsulenter, plan- og forskriftsseksjoner, byggherre- og vegseksjoner, trafikk-sikkerhetsrevisorer og entreprenører som utfører bygge- og vedlikeholdsarbeider på veg- og trafikksystemer. De som ikke kjører eller har kjørt motorsykkel eller moped selv, har i utgangspunktet begrensede forutsetninger for å forstå hvordan vegforholdene påvirker sikkerheten for slike kjøretøyer, og håndboka vil for disse være et hjelpemiddel til å velge gode løsninger.

Ny kunnskap om MC-sikkerhet som fremkommer gjennom definerte prosjekter på «null-visjonsstrekningene», andre prosjekter eller forskning, vil bli revidert inn i håndboken. En oppdatert håndbok V621 vil være en kvalitetssikring for at motorsyklisters trafikk-sikkerhet ivaretas i prosessen med utvikling og revisjon av andre aktuelle håndbøker og vegnormaler.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen vil i NTP-perioden (Nasjonal transportplan 2014-2017) revidere håndbok V621 om MC-sikkerhet med ny kunnskap fra definerte prosjekter på «nullvisjonsstrekningene», andre prosjekter og forskning.

Særskilt skilting for motorsykkel

I 2008 gikk NMCU inn i en prosess med Statens vegvesen for å bedre sikkerheten for motorsyklister i forbindelse med vegarbeid. Som et første skritt ble nye og bedre rutiner for skilting og opprydding etter arbeider som etterlater løs grus innført i 2012. Ett av tiltakene er at strekningen skal skiltes med skiltene «112 Steinsprut», «804 Utstrekning» og «807.7 Motorsykkel og moped», alle med gulgrønn bunnfarge. Disse rutinene er innarbeidet i håndbok N301 arbeid på veg. Slik særskilt skilting for motorsyklister er et tiltak som er anbefalt i Statens vegvesens håndbok om MC-sikkerhet. Statens vegvesen og NMCU skal identifisere andre forhold som kun representerer en fare for de som kjører motorsykkel og moped, og vurdere om anbefalingen i håndbok V621 skal utvides til flere forhold enn ved arbeid på veg.



Motorsykler og ATK

Automatiske trafikkontroller (ATK) måler i dag ikke fart for motorsykler og mopeder. Årsaken er at det er føreren av et kjøretøy som er ansvarlig for farten på et gitt sted, ikke eieren. Loven krever i dag at fører og registreringsnummer skal identifiseres. Det er ikke mulig å identifisere førere med hjelm på bilder, og motorsykler og mopeder har heller ikke skilt foran. ATK er en effektiv og akseptert metode for å redusere ulykkesrisikoen på belastede vegstrekninger. Høy fart er en betydelig årsak til alvorlige ulykker på motorsykkel, som for andre kjøretøygrupper. Med bakgrunn i utfordringene med ATK, må manuell fartskontroll av motorsykler være et fokus for politiet.

Motorsykler og mopeder i kollektivfeltet



Foto: Morten Hansen

Motorsykler og mopeder er i dag unntatt fra forbudet om å bruke kollektivfeltet. Departementets begrunnelse for unntaket er at det er sikrere at motoriserte tohjulinger bruker kollektivfeltet enn at de kjører mellom biler i saktegående kø i de ordinære kjørefeltene. Ulykkesstatistikk fra Oslo, forteller at det er få alvorlige ulykker med motorsykkel og moped på innfartsvegene inn til byen der det finnes kollektivfelt. Den positive effekten er en viktig kunnskap å ta hensyn til ved vurderingen av nye løsninger for kollektivfelt, sambruksfelt o.l.

2.3 Kjøretøytiltak

Teknisk utvikling

Den tekniske kvaliteten på motorsyklene har blitt mye bedre de siste ti årene. Utviklingen på dekk, fjæringskomponenter, bremses og lys har gjort motorsyklene stadig sikrere. Dette, sammen med at de fleste norske motorsyklister er nøye med det tekniske vedlikeholdet, gjør at teknisk svikt sjelden er årsak til MC-ulykker.

Den tekniske utviklingen innen kjøretøyteknologi gir nye muligheter for å bedre sikkerheten til motorsyklistene. Blokkeringsfrie (ABS-)bremses er et effektivt sikkerhetstiltak som etter hvert er vanlig på nye motorsykler. Også mange andre sikkerhetssystemer som er utviklet for bil, lar seg overføre til motorsykkel. Etter hvert vil det dukke opp flere førerstøttesystemer som kan være effektive.

Motorsyklistene støtter all teknisk utvikling som reelt fører til bedre kjøretøysikkerhet. De nærmeste årene, er antagelig avanserte bremsesystemer som ABS og kombinerte bremses (CBS) det som vil ha størst betydning. På litt sikt vil også anti-spinn, bedre kjørellys, bedre dekk, bedre ergonomi og bedre informasjon fra instrumentene være konkrete bidrag til økt kjøretøysikkerhet. De myndighetspålagte tekniske kravene til motorsykler er

i dag styrt av EU gjennom EØS-avtalen. Kravene til lys, bremseser og annet sikkerhetsutstyr, avgass og støy er bestemt i EU-regelverk, som er tatt inn i norske forskrifter. Dette EU-regelverket er i stadig utvikling. De arbeidsgruppene og komiteene som utvikler regelverket er gode arenaer for å forbedre sikkerhets- og miljøegenskapene til motorsyklene. Det er derfor viktig å følge med og delta i disse prosessene. Statens vegvesen deltar i dette arbeidet, og vil støtte opp om utviklingen av regelverk som øker sikkerheten for motorsyklister.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen vil fortsatt delta i EUs arbeid med kjøretøyteknologi for motorsykler, og vil støtte opp om utviklingen av regelverk som øker sikkerheten.

Nye godkjenningsskrav

EU-forordning 168/2013 innfører nye godkjenningsskrav til motorsykkel og moped. Disse vil gjelde fra 2016. I tillegg til å innføre nye miljø- og sikkerhetskrav, plasserer forordningen ansvar og plikter hos alle ledd i omsetningskjeden av motorsykler og mopeder. Dette skal sørge for at omsetning av kjøretøy som innebærer spesiell risiko forhindres.

Forordningen innfører krav til avanserte bremsesystemer på motorsykkel. Dette innebærer ABS på tung og mellomtung motorsykkel, og CBS eller ABS på lett motorsykkel. I tillegg innføres blant annet strengere avgasskrav, og krav om å oppgi CO₂-utslipp.

Intelligente transportsystemer (ITS) for motorsykkel og moped

Avanserte førerstøttesystemer kan bidra til bedre sikkerhet for førere av motorsykkel og moped. Dette kan være både inngripende systemer, som antispinn/stabilitetskontroll, og informerende systemer. Det er viktig å være klar over at motorsykkel har helt andre dynamiske forutsetninger enn bil, og at systemer som er effektive på bil ikke nødvendigvis er det på motorsykkel. Likevel er det mange systemer som vil la seg overføre, og som kan gi bedre sikkerhet. Statens vegvesen vil følge utviklingen nøye, og støtte opp om utbredelsen av systemer som fører til bedre trafiksikkerhet på motorsykkel og moped.

Automatisk fartstilpasning (ISA) nevnes ofte som et virkemiddel for å redusere fartsnivået på norske veger. Motorsyklers manøvreringsdyktighet er avhengig av gasskontroll og det er enighet i det MC faglige miljøet om at det kan være direkte farlig å utstyre tohjulinger med et automatisk fartsholdersystem som overstyrer MC-førerens kontroll med gassen. Dersom motorsykkel og moped ikke kan inkluderes i ISA, bør dette ikke få konsekvenser på sikt for kjøretøygruppas adgang til å bruke alle deler av det offentlige vegnettet. I stedet for ekstern overstyring av gasskontroll, bør motorsykkel og moped utstyres med den varianten av ISA som er et informativt system. Disse advarer fører dersom han eller hun kjører fortere enn fartsgrensen på stedet.

Oppfølgingstiltak

Statens vegvesen og NMCU vil støtte utbredelsen av førerstøttesystemer som gir bedre trafiksikkerhet på motorsykkel og moped.

Synlighet - motorsykkel

I land med påbud om kjøreløys på dagtid kan det være vanskelig å skille motorsykler fra andre kjøretøy på vegen. Derfor vil det være fornuftig at det settes i gang norsk eller nordisk forskning på om en annen lyskonfigurasjon på motorsykler og mopeder ville føre til bedre synlighet.

Elektroniske transpondere som varsler bilførere om at det er en motorsykkel i nærheten er under utvikling, og både Statens vegvesen og NMCU er positivt innstilt til denne typen tiltak.

Periodisk kjøretøykontroll (PKK) for motorsykkel og moped

I desember 2013 vedtok EU at det skal innføres periodisk kjøretøykontroll for tung motorsykkel fra 2022. Kompromisset mellom Ministerrådet, Europaparlamentet og Kommisjonen sier imidlertid at medlemsstatene i EØS kan la være å innføre PKK for tung MC dersom det i perioden 2017-2022 er gjennomført andre trafiksikkerhetstiltak for trafikantgruppa som har gitt samme effekt som PKK, for eksempel tiltak rettet mot atferdsendringer (føreropplæring, etterutdanningskurs, kampanjer etc.)

Medlemsstatene står fritt til selv å beslutte om frekvens og testmetoder. Historiske motorsykler, lett MC og moped er unntatt fra ordningen.

Mopedtrimming

Trimming av mopeder er ulovlig. Det advares mot trimming av moped fordi inngrepet ofte fører til at mopedene oppnår en topphastighet langt høyere enn hva kjøretøyet er konstruert for. I tillegg mangler de aller fleste mopedførere den utdanning og kompetanse som er nødvendig for å håndtere kjøretøyet i slike hastigheter.

Sanksjoner mot trimming har til nå i hovedsak vært rettet mot de unge førerne av kjøretøyet. Man vet imidlertid at trimming blant annet utføres av verksteder, med foreldres godkjenning. Det er derfor ønskelig med en ansvarliggjøring av de voksnes rolle. Det bør fokuseres på at de som utfører eller medvirker til trimming av mopeder kan straffes. Etter at moped ble definert inn i MC-verkstedkategorien er én sanksjonsmulighet overfor verkstedene at de kan miste godkjenningen.

Konsekvensene ved å kjøre trimmet moped, vil kunne være at man ved en ulykke får avkortet forsikringsoppgjør, eller i sin ytterste konsekvens ikke noe oppgjør. Både MC-rådet og fylkesvise MC-Forum bør utarbeide en effektiv kommunikasjonsstrategi for å bevisstgjøre unge førere om mulige konsekvenser av ulovlig trimming.

3. Motorsykkel og moped som transportalternativ



Foto: Håkon Førde

Økende privatbilbruk har ført til framkommelighets- og miljøproblemer i byene. Det er derfor viktig å finne tiltak som motiverer befolkningen til å endre transportmønstret over til kollektivtransport, sykkel og gange. jfr. Nasjonal transportplan 2014-2023. Motorsykkel og moped er imidlertid også alternativ til bruk av personbil. Kjøretøyene er lite arealkrevende og kan bidra til mindre kø og mindre luftforurensning.

En del velger motorsykkel og moped som alternativ til kollektive transportmidler på strekninger der disse har dårlig dekning. Muligheten til å benytte kollektivfelt og fri passering i bomringer gjør at motoriserte tohjulinger kan oppleves som attraktive på arbeidsreiser inn og ut av de største byene. I distriktene kan motorsykkel og moped være et egnet transportmiddel for ungdom til og fra skole og fritidsaktiviteter.

Trafikkbildet i byer og bynære områder er komplisert og godt samspill betyr mye for sikkerheten. Samspill er særlig viktig for sårbare trafikantgrupper som motorsyklister, mopedførere og syklister. Det bør derfor gis informasjon om de ulike trafikantgruppenes behov, for eksempel gjennom kampanjer.

Utformingen av det fysiske trafikkmiljøet er også av stor betydning for sikkerheten. Først og fremst ved gjennomtenkt utforming som gir forutsigbare kjøreforhold for alle kjøretøygrupper. Det er for eksempel grunn til å tro at avgjørelsen om å la motorsyklister og mopedførere bruke kollektivfeltet, har ført til økt sikkerhet for disse trafikantene.

Ulykker med motorsykkel og moped er ikke spesielt knyttet til byer og bynære områder. Dersom trafikken fortsetter å øke, kan det føre til at motorsykkel og moped er den kjøretøygruppa som tar en større del av veksten. Motoriserte tohjulinger har imidlertid sikkerhetsutfordringer som gjør at det vil være viktig å følge trafikksikkerhetsutviklingen nøye, slik at det kan gjøres en kontinuerlig vurdering av behov for trafikksikkerhetstiltak.

4. Oppfølging av strategien

Strategien følger planperioden for Nasjonal transportplan, og det er mål om rullering hvert fjerde år.

Statens vegvesens tiltak følges opp gjennom etatens løpende virksomhet, og gjennom oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2014-2017, Trafikant- og kjøretøy-avdelingens tiltaksplan og Statens vegvesens handlingsprogram 2017-2017 (2023). Det må sikres dekning i kommende budsjetter. NMCU følger opp sine tiltak gjennom eget arbeid, egne prosjekter og budsjett.

Vedlegg 1

Oppfølgingstiltak		
	2.1 Trafikantrettede tiltak	Forankring
1	Statens vegvesen vil, i samarbeid med andre aktører, arbeide med å videreutvikle førerutdanningen, trafikk-lærerutdanningen, førerprøven og sensorutdanningen.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 5.3
2	NMCU vil opprette et eget nettsted for MC-kompetanse, med tilhørende applikasjon for SMART-telefoner.	NMCU/Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 12.12
3	Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre en årlig trafiksikkerhetsdag for motorsykkel i hver region, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 5.6
4	Statens vegvesen og NMCU vil arbeide for å styrke den frivillige førerutviklingen gjennom flere rimelige lavterskelkurs og samlinger.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap 5.6 og 12.12
5	Statens vegvesen vil initiere etablering av trafiksikkerhetsteam med motorsykklekspert, som kan benyttes til bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid for førere av lett motorsykkel og moped.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 5.6
6	Statens vegvesen vil utrede muligheter for, og konsekvenser av, å heve aldersgrensen for førerrett for lett motorsykkel fra 16 til 18 år.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap 5.6
7	NMCU og andre motorsykkelrepresentanter vil arbeide for å kanalisere ekstrematferd vekk fra offentlig veg og over på bane.	NMCUs TS-strategi 2013-2023
8	NMCU og andre motorsykkelrepresentanter vil oppfordre motorsyklister til å «velge rett tid og rett sted» for å trene kjøreteknikk.	NMCUs TS-strategi 2013-2023

9	NMCU vil, i samarbeid med andre aktører, fortsette å organisere SE OSS kampanjer hver vår.	NMCU/Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 12.12
10	Statens vegvesen vil, ved revisjon av læreplaner klasse B, vektlegge undervisning om det å se etter og oppdage motorsykler og mopeder.	Avtale om trafikk-sikkerhet mellom SVV og NMCU
11	NMCU vil, i samarbeid med andre aktører, arbeide for å bevisstgjøre forhandlerne om viktigheten av at hjelmen passer kunden.	NMCUs TS-strategi 2013-2023
12	Statens vegvesen og NMCU vil, gjennom føreropplæring og sikkerhetsdialogen i MC-miljøet, bevisstgjøre motorsyklister om hjelmens levetid, passform og feste-anordning.	Avtale om trafikk-sikkerhet mellom SVV og NMCU
13	Statens vegvesen og NMCU vil fortsette med å oppfordre motorsyklister og mopedførere til å bruke kjøreutstyr med synbarhetsfarger.	Avtale om trafikk-sikkerhet mellom SVV og NMCU
	2.2 Tiltak på veg	Forankring
14	Statens vegvesen og NMCU vil arbeide for at motorsykler og mopeder i større grad integreres i fylkeskommunale og nasjonale transportplaner.	Oppsummering workshop på Lillehammer ITF/OECD/JTRC/TS6(2008)1
15	Statens vegvesen vil utvikle og ta i bruk et registreringsopplegg for å fange opp behov for tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 8.2.2
16	Statens vegvesen vil arbeide for å opprette en "Nullvisjonsstrekning for motorsykel" i hver region, i tråd med avtale om trafikksikkerhet mellom NMCU og Statens vegvesen.	Avtale om trafikk-sikkerhet mellom NMCU og SVV
17	Statens vegvesen vil arbeide for å utstyre rekkverk i farlige ytterkurver med motorsykelvennlige underskinner i overensstemmelse med kriteriene i Statens vegvesens håndbok N101.	Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområde
18	Statens vegvesen og NMCU vil opprettholde og videreføre samarbeidet om rapportering av vegfeller.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 12.12
19	Statens vegvesen vil revidere håndbok V621 om MC-sikkerhet med ny kunnskap fra definerte prosjekter på «nullvisjonsstrekningene», andre prosjekter og forskning.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 5.6
	2.3 Kjøretøytiltak	Forankring
20	Statens vegvesen vil fortsatt delta i EUs arbeid med kjøretøyteknologi for motorsykler, og vil støtte opp om utviklingen av regelverk som øker sikkerheten.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 7
21	Statens vegvesen og NMCU vil støtte utbredelsen av førerstøttesystemer som gir bedre trafikksikkerhet på motorsykel og moped.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap. 7



Statens vegvesen



Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo
Tlf. 02030
vegvesen.no