



Norges arbeid med å inkludere motorsyklister i transportpolitikken

MORTEN HANSEN
generalsekretær i Norsk Motorcykel Union (NMCU)

MC i transportpolitikken i Norge

1. Hvordan Norge har løst noen aktuelle problemstillinger
2. MC i ulike norske plandokumenter
3. Faste samarbeidsorgan

MC i kollektivfeltet



- Tohjulet MC og moped kan bruke alle kollektivfelt i Norge
- Departementets begrunnelse er økt sikkerhet for motorsyklistene

Lane-splitting



- Lane-splitting/fil-delning er verken tillatt eller forbudt (uregulert område)
- Politiet tillater lane-splitting fordi det beviselig ikke fører til alvorlige ulykker

Bomringer og parkering



- Motorsykkel har fritak fra betaling i bomringer og betaler halvparten av personbilpris på ferger
- De aller fleste byer tilbyr et antall betalingsfrie P-plasser for MC

Elektrisk motorsykkel i bytransport

- EL-biler vil på et eller annet tidspunkt miste retten til å benytte kollektivfeltet inn og ut av byene
- Det er grunn til å tro at mange da vil velge EL-scooter og EL-motorsykkel i jobbpendling i den snøfrie årstiden
- NMCU har derfor startet en dialog med Oslo kommune om utvikling av en infrastruktur for elektriske tohjulinger



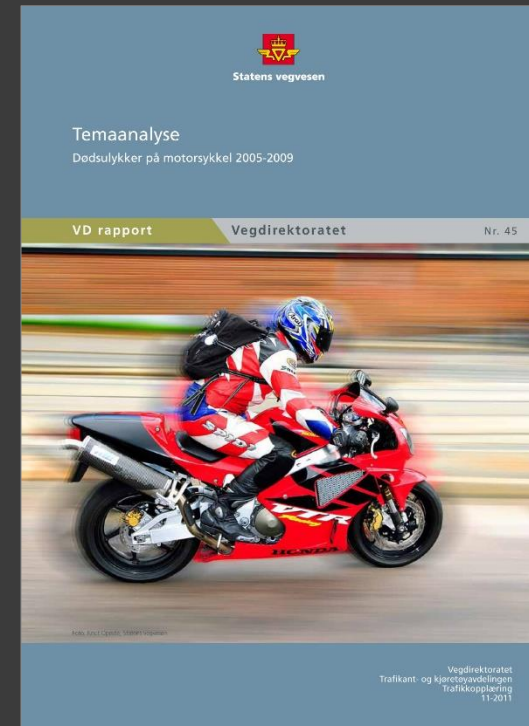
Wirerekkverk



- I 2006 proklamerte daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete at videre bruk av wirerekkverk i Norge skulle forbys av hensyn til motorsyklistenes sikkerhet
- Vegdirektoratet utfordret denne beslutningen i 2012, men forbudet ble opprettholdt

Periodisk kjøretøykontroll

- Norge har aldri hatt periodisk kjøretøykontroll (*kontrollbesiktning*) for MC
- Grunnen er at teknisk svikt svært sjelden er årsak til MC-ulykker i Norge
- Dette ble bekreftet i dypstudie av dødsulykker på MC 2005-2009, der det kom fram at mindre enn 3% av ulykkene skyldtes teknisk svikt
- Rapporten konkluderer: *Analysen gir grunn til å tro at tiltak rettet mot teknisk tilstand på kjøretøyet vil ha en begrenset virkning i forhold til dødsulykkene*
- Det er derfor ikke utenkelig at Norge vil bruke sin mulighet til å la være å innføre «EU-kontroll» (*kontrollbesiktning*) for MC i 2022



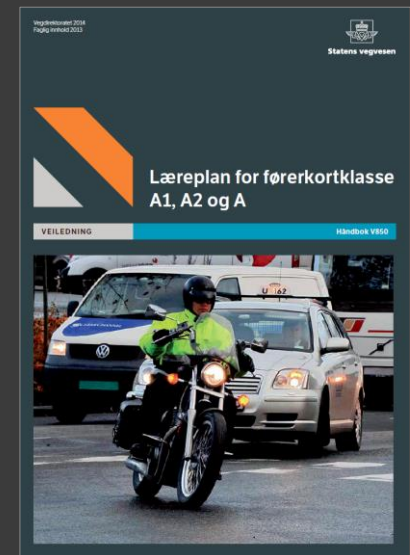
Føreropplæring på MC

- I 1999 krevde NMCU at den norske MC-opplæringen måtte forbedres radikalt
- Forslaget ble tatt til følge og skrevet inn i Nasjonal transportplan 2002-2011

- I 2001 ga NMCU ut boka «Full Kontroll», en kjøreteknisk og kjørestrategisk veiledning for motorsyklister som er trykket i mer enn 100 000 eksemplarer

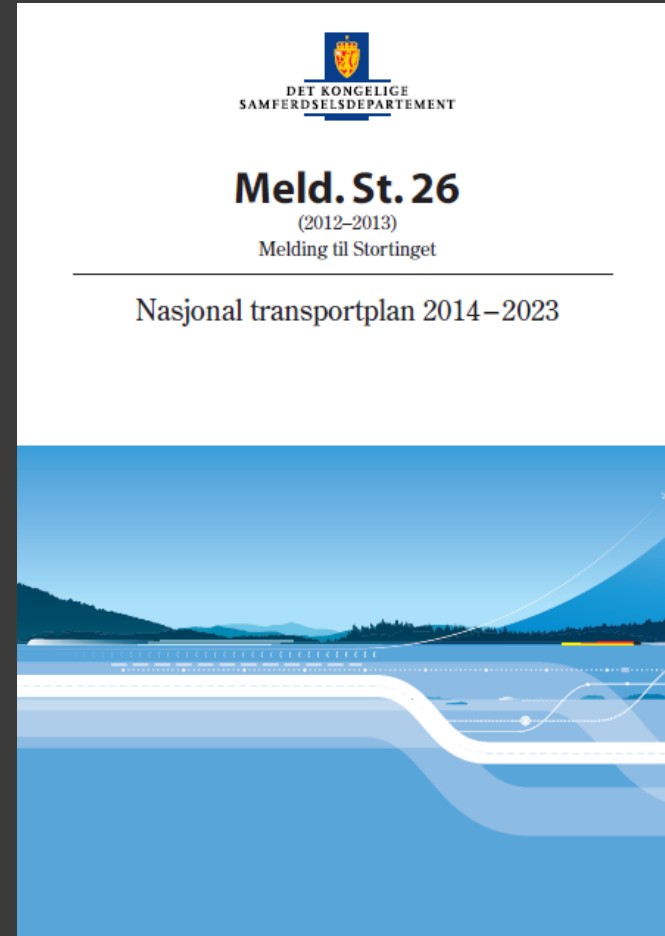


- Full Kontroll boka fikk lov til å prege den nye MC-opplæringen, som ble innført i 2005
- Den norske MC-opplæringen er antagelig blant verdens beste, men også blant de dyreste som finnes



Nasjonal transportplan

- Når det skal gjøres større endringer som berører MC blir dette varslet i Nasjonal transportplan
- I slike saker gjør myndighetene alltid bruk av NMCUs kompetanse
- Dette skjer både i forberedende møter og ved at NMCU sitter i referansegrupper og er høringsinstans



Nasjonal strategi for MC og moped

- Motorsykkel utgjør bare 5% av kjøretøyparken i Norge, men står for hele 20% av dødsulykkene
- Det er ikke slik at antall MC-ulykker øker, men man har ikke samme reduksjon som andre trafikantgrupper
- Motorsyklistene klarer ikke å nytte seg den teknologiske utviklingen, slik bilførerne gjør
- Derfor bestemte Statens vegvesen og NMCU seg for å lage en felles *Nasjonal strategi for motorsykkel og moped*
- Revideres i 2017 for nye fire år



Tiltak i MC-strategien

- Inneholder 21 konkrete tiltak for å bedre sikkerheten til norske motorsyklister

	2.1 Trafikantrettede tiltak	Forankring
1	Statens vegvesen vil, i samarbeid med andre aktører, arbeide med å videreutvikle førerutdanningen, trafikklærerutdanningen, 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 trafikksikkerhetsdag for motorsykel i hver region, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foråene.	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 trafikksikkerhetsteam med motorsykeleksperter, som kan benyttes til bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid for førere av lett motorsykel 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 motorsykel fra 16 til 18 år.	Nasjonal tiltaksplan for TS Kap 5.6
7	NMCU og andre motorsykelrepresentanter vil arbeide for å kanalisere ekstrematferd vekk fra offentlig veg og over på bane.	NMCUs TS-strategi 2013-2023
8	NMCU og andre motorsykelrepresentanter 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 hvert år.	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 motorsyklar og mopeder.	Avtale om trafikksikkerhet mellom SVV og NMCU
11	NMCU vil, i samarbeid med andre aktører, arbeide for å bevisstgjøre forhandlerne om viktigheten av at hjelmene passer kunden.	NMCUs TS-strategi 2013-2023
12	Statens vegvesen og NMCU vil, gjennom føreropplæring og sikkerhetsdialogen i MC-miljøet, bevisstgjøre motorsyklistene om hjelmens levetid, passform og festeanordning.	Avtale om trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhet mellom SVV og NMCU

	2.2 Tiltak på veg	Forankring
14	Statens vegvesen og NMCU vil arbeide for at motorsyklar 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 trafikksikkerhet 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 motorsyklar, 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

Nasjonal tiltaksplan

- Utvalgte tiltak fra MC-strategien føres inn i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*
- På den måten kan både myndigheter og brukere sjekke ut tiltak som er gjennomført

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017



Håndbok MC-sikkerhet



3.3 TS-revisjon av planer og anlegg

Ved revisjon av byggeplaner og inspeksjon av ferdig veg før åpning kan det være behov for å vurdere motorsyklisteres sikkerhet særskilt. Revisor må da påse at detaljplasseringer og detaljutførelser ikke skaper vesentlige problemer for motorsyklister.

Til dette arbeidet kan denne sjekklista benyttes:

Problemstilling	Kryss av
Er geometrien forutsigbar?	
Er T-kryss utformet slik at vikepliktige ser ankomende kjøretøy fra siden og ikke rett forfra?	
Er rundkjøringer utformet slik at de gir gode nok signaler for riktig fartstilpasning?	
Er siktsoner fri for sikthinder der det er behov for at motorsyklister blir sett?	
Er skilt plassert slik at de ikke hindrer motorsyklister i å se eller bli sett?	
Er det mulig å bearbeide og "mykjøre" sikkerhetssoner med tanke på motorsyklister?	
Er alternativer til vegrekkeverk vurdert der det er særlig stor risiko for utforkjøring med motorsykel?	
Hvis rekkeverk ikke kan unngås, er det plassert i størst mulig avstand fra vegkanten?	
Er terrenget bak rekkeverket vurdert med tanke på motorsyklister som kastes over rekkeverket?	
Er det unngått å plassere vegutstyr der risikoen for påkjørsel er særlig stor? Dette gjelder spesielt i ytterkurver og på en strekning på minst 20 meter i hver retning fra kurven.	
Er det valgt typer rekkeverk/gjennomført tiltak, tilpasset endoavslutning og øvrig vegutstyr der risikoen er størst, slik at motorsyklister ikke påføres unødvendig store skader?	
Er kummer, gangfelt, retningspiler og annen vegoppmerking plassert slik at det ikke skapes dårlige friksjonsforhold for motorsyklister på kritiske steder?	
Er det asfaldække på bruer som ligger i kurve?	
Er det føringskanter på bruene, slik at motorsyklister kan bli stoppet for de treffer rekkeverksstolpene eller havner utfor kanten på brua?	
Er avslutningen av føringskanter og brurekkeverk utformet slik at de ikke utgjør en unødvendig risiko for motorsyklister?	
Er overgangen mellom ny veg og eksisterende veg fri for uventede eller brå standardsprang, f.eks. sprang i dekkestandard?	
Er overgangen mellom åpen og lukket grøft og ved avkjørsler og vegkryss planlagt med helning 1:6 i grøftens lengderetning?	
Heller avkjørsler og sideveger fra hovedvegen slik at ikke grus og vann renner ut i hovedvegen? En mulig løsning kan i tilfelle være å asfaltere 5 meter inn i avkjørselen.	

- Sammen har NMCU og Statens vegvesen utarbeidet *Håndbok MC-sikkerhet*, til bruk for folk som planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder norske veger

TS-inspeksjoner med MC-fokus


Statens vegvesen

TS-inspeksjon med NMCU på fv 24 i Hedmark



Region øst
Ressursavdelingen
Trafikkteknikk og analyse
Dato: 5. oktober 2012

- NMCU og Statens vegvesen bruker *Håndbok MC-sikkerhet* når man foretar trafiksikkerhetsinspeksjoner på vegnettet
- Slike inspeksjoner blir ofte brukt som grunnlag for investeringer i MC-sikkerhet, som for eksempel underskinner i ytterkurver



Nullvisjonsstrekninger for MC



- Det finnes et ti-talls slike «Nullvisjonsstrekninger for MC» rundt omkring i Norge, og det bygges stadig nye
- Disse strekningene fungerer som et «laboratorium for MC-sikkerhet» for norske vegmyndigheter

Eksempel på MC-tiltak

- Asfaltering av tilstøtende grusvei

før



etter



- Avslutning på rekkverk og montering av underskinne

før



etter



MC-Rådet

- Det nasjonale MC-Rådet består av representanter fra Vegdirektoratet, politiet, MC-importørene, Trygg Trafikk og NMCU
- MC-rådet utveksler informasjon og gir råd i aktuelle spørsmål som omhandler motorsykel
- Med utgangspunkt i MC-Rådet organiserer MC-importørene hvert år et fagseminar på motorsykel
- I tillegg til Rådets medlemmer inviterer man også med stortingspolitikere og nøkkelpersoner fra departementer og direktorater



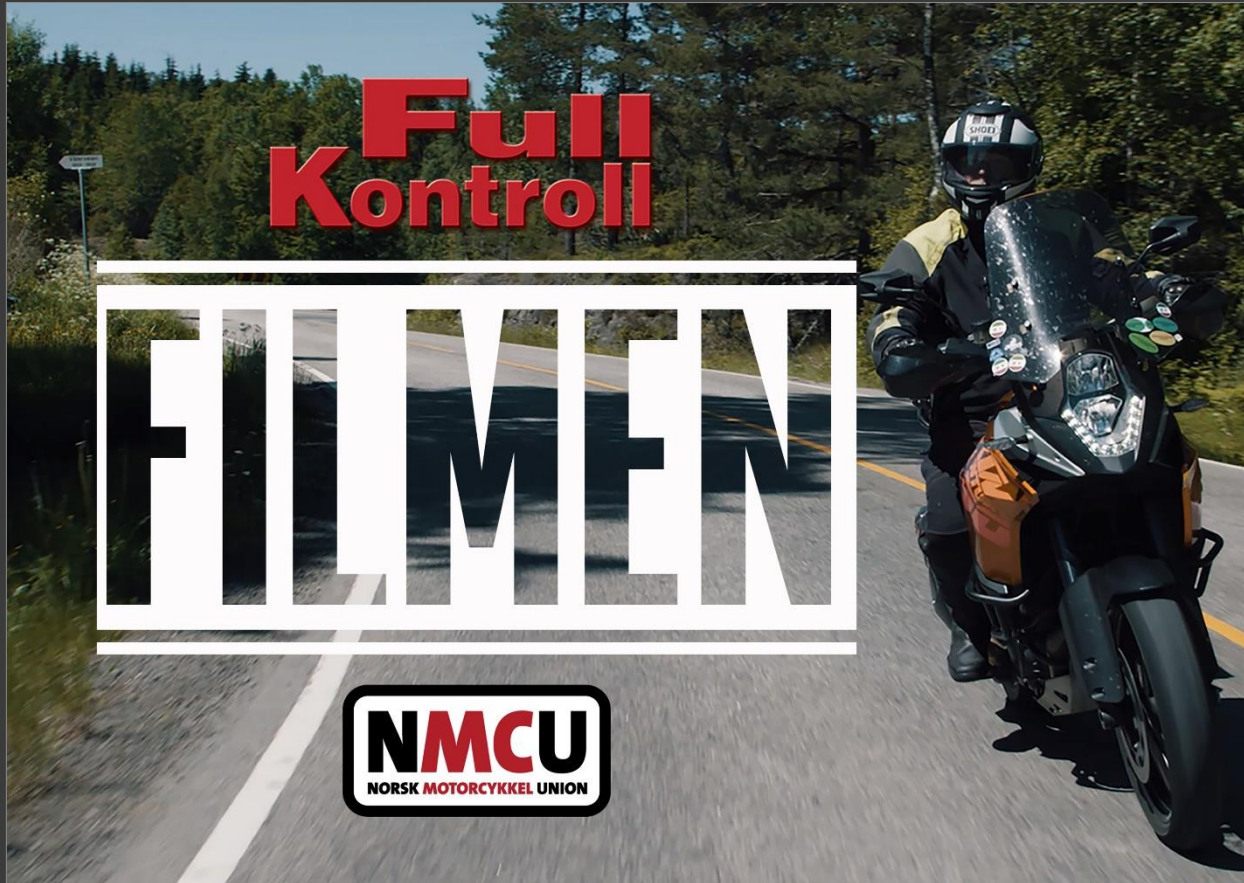
Fylkesvise MC-Forum

- Etter mønster av det nasjonale MC-Rådet er det i hvert fylke opprettet et MC-Forum som møtes om våren for å forberede kommende MC-sesong og om høsten for å oppsummere MC-sesongen som gikk
- I fylkesvise MC-Forum sitter representanter fra Statens vegvesen, Fylkeskommunen og NMCU
- Eksempler på oppgaver som er forankret i fylkesvise MC-Forum:
 - MC-inspeksjoner på vegnettet i fylket
 - Trafikksikkerhetsdag for motorsyklister
 - Håndtering av «vegfeller» på det lokale vegnettet
 - Tiltak med bakgrunn i lokal ulykkesstatistikk
 - Lokale trafikksikkerhetskampanjer



Samarbeidsprosjekter

- Vegmyndighetene og NMCU har mange store samarbeidsprosjekter



Oppsummering

- Motorsykkel er godt integrert i norsk transportpolitikk
- En av grunnene er at norske vegmyndigheter og norske motorsyklister samarbeider svært tett, og at dette samarbeidet bygger på gjensidig respekt og ideen om «delt ansvar»
- En annen viktig grunn er at det hos norske vegmyndigheter finnes mange progressive nøkkelpersoner med stor MC-kompetanse



Takk for at dere hørte på!