

Til: Samferdselsdepartementet

Fra: Norsk Motorcykkel Union (NMCU)
Ref: Morten Hansen

Kopi: Transportetatens sekretariat for Nasjonal transportplan

Dato: 28. mars 2012

Vedr: Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

Norsk Motorcykkel Union (NMCU) har noen korte kommentarer og innspill til planforslaget. Kommentarene begrenser seg til de delene av planforslaget som gjelder transport på vei.

Bytransport

Forslaget til NTP sier at det må iverksettes restriktive tiltak for å begrense privatbilbruken i byene. Forslaget nevner køprising og begrensning i parkeringstilbudet som to mulige virkemidler for å nå et slikt mål.

NMCU forstår at stadig økende privatbilbruk til slutt vil føre til uoverstigelige framkommelighetsproblemer i byene og støtter tiltak som vil motivere befolkningen til å velge andre transportformer. Det er imidlertid ikke bare kollektivtransport, sykkel og gange som er alternativer til bruk av personbil. Motoriserte tohjulinger er også en del av løsningen på framkommelighets- og miljøproblemene i byene. Dessverre er de motoriserte tohjulingen nok en gang uteglemt i NTP.

NMCU minner derfor om noen av fordelene med mopeder og motorsykler i bytransport: Motoriserte tohjulinger er et reelt alternativ til tråsykkel på lengre transportstrekninger og for personer som av fysiske årsaker ikke er i stand til å bruke sykkel. Motorisert tohjulinger er et tidsbesparende og effektivt transportalternativ på reisestrekninger der overlapping mellom kollektive transportmidler er dårlig. Motoriserte tohjulinger tar liten plass og krever derfor små parkeringsarealer - det går minst fire tohjulinger på en bilparkeringsplass. Motorsykler og mopeder krever ikke ytterligere kostnadskrevende og miljøødeleggende nedbygging av arealer i og rundt de store byene. Motoriserte tohjulinger bruker i gjennomsnitt mindre bensin enn personbiler, og slipper derfor ut mindre CO₂. Motorsykler og mopeder er mer fleksible i trafikken enn personbiler, noe som gir kortere reisetid og dermed mindre miljøskadelige utslipp. Vi minner også om at når alle kjøretøy en gang i framtiden er utslippsfrie vil utslippsfrie tohjulinger fremdeles ha store fordeler framfor biler på grunn av fysisk størrelse. Med stadig mildere vintre, og en utvikling av stadig bedre maskiner og kjøretøystyr, er det nå mulig å kjøre tohjuling 9-10 måneder i året i mange av de tettest befolkede områdene i landet. Også sikkerheten blir stadig bedre. Risikoen ved motorsykkel- og mopedkjøring er mer enn halvert de senere årene og det settes hele tiden i verk nye og virksomme sikkerhetstiltak. Dermed kan man trygt påstå at moped og motorsykkel er et realistisk alternativ til personbil, også her i Norge.

For å stimulere til økt bruk av motoriserte tohjulinger i de største byene kreves ingen store investeringer, bare en tilrettelegging i form av tiltak som for eksempel: Fortsatt fri passering i bomringer, fortsatt rett til å benytte kollektivfelt, fritak fra eventuell framtidig køprising og tilrettelegging for rimelig og enkel parkering.

Ambisiøse trafikksikkerhetsmål

Forslaget til NTP sier at det innen 2024 maksimalt skal være 100 drepte i veitrafikken og at samlet antall drepte og hardt skadde i 2024 ikke skal overstige 500. Dette er en uhyre ambisiøs målsetting, særlig om man legger til grunn en fortsatt trafikkvekst. NMCU frykter derfor at man vil bli fristet til å ta i bruk uproporsjonale tiltak for å nå det som kanskje kan synes som et noe urealistisk mål.

Forslaget til NTP sier at man vil prioritere arbeidet rettet mot høyrisikogrupper. Som kjent er motorsyklister definert som en høyrisikogruppe. Motorsykkel har en positiv ulykkesutvikling, men som en ubeskyttet trafikantgruppe må vi nok erkjenne at vi aldri vil kunne komme ned på samme risikonivå som førere og passasjerer i personbiler. Motorsyklister har ikke høyere *ulykkesrisiko*, men uten airbags, sikkerhetsbelter og et beskyttende karosseri vil motorsyklister alltid ha høyere *skaderisiko* når ulykken inntreffer.

Det hjelper heller ikke at det fysiske vegmiljøet først og fremst er tilpasset personbiler. Installasjoner som beskytter førere og passasjerer i personbiler representerer nesten alltid en økt fare for motorsyklister, mopedførere og syklist. Et godt eksempel er TS-tiltaket ettergivende endeavslutninger på rekkverk, som for motorsyklister oppleves som en rigid stålplate med en 5cm skarp kant rundt.

Økt bruk av midtdelere

Forslaget til NTP nevner bygging av flere møtefrie veier for å hindre møteulykker. NMCU støtter intensjon om økt bruk av midtdelere, men vil med bakgrunn i svenske dypstudier påpeke at flere rekkverk sannsynligvis også vil føre til en økning i antall alvorlige ulykker med motorsykkel. Derfor er det, som et nylig publisert innretningsdokument om rekkverk fra det svenske Trafikverket sier, viktig å velge mest mulig MC-vennlige rekkverkstyper, særlig på veier med høy hastighet og stor motorsykkeltrafikk. I dette perspektivet vil NMCU på det sterkeste advare mot gjeninnføring av wirerekkverk.

Både i Avtale om trafikksikkerhet mellom Statens vegvesen og NMCU og i vegvesenets Håndbok 245 er det nedfelt en ambisjon om å utstyre kanttrekkverk med en underskinne i yttersvinger på strekninger der faren for velt med motorsykkel er særlig stor. Det bør nå settes fortgang i dette arbeidet.

Automatisk fartstilpasning (ISA)

Forslaget til NTP nevner automatisk fartstilpasning som et virkemiddel for å redusere fartsnivået. Motorsyklers manøvreringsdyktighet er avhengig av gasskontroll og det er bred enighet om at det kan være direkte farlig å utstyre tohjulinger med et automatisk fartstilpassingssystem som overstyrer MC-førerens kontroll med gassen.

NMCUs standpunkt er at alle registrerte kjøretøyer skal ha full adgang til å bruke alle deler av det offentlige veinettet. Dette prinsippet må gjelde selv om kjøretøyet har en konstruksjon som gjør at det ikke kan utstyres med ISA, og som derfor gjør det inkompatibelt med et ISA-system på en del av veinettet.

Nasjonal strategi for MC og moped

Det foregår et omfattende og forpliktende samarbeid mellom myndigheter, bransje og brukere om tiltak for å bedre MC-sikkerheten. Flere av disse tiltakene er nedfelt i Avtale om

trafikksikkerhet mellom States vegvesen og NMCU. Også nedfelt i denne avtalen er en ambisjon om å beskrive en nasjonal strategi for MC og moped. Det er viktig at en slik nasjonal strategi kommer raskt på plass, slik at de motoriserte tohjulingene ikke havner på utsiden av den etablerte transportpolitikken.

vennlig hilsen
Norsk Motorcykel Union (NMCU)

Morten Hansen