



Til: Samferdselsdepartementet

Kopi: Transportetatenes sekretariat for Nasjonal transportplan

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

Dato: 10. april 2008

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
14 APR. 2008	
S.NR.: 08 / 173 - 48	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

Vedr: Høring - forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019

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.

VEIVEDLIKEHOLD: NMCU vil gi sterk støtte til de overordnede signalene om at Statens vegvesen nå skal prioriterer drift og vedlikehold framfor nye, gigantiske veiprosjekter. Veivedlikehold er som kjent livsviktig for motorsyklister og mopedister - bokstavelig talt! Vi er glade for at man med dette skifte av fokus også bebuder en gjennomgang av systemene for drift og vedlikehold, herunder funksjonskontraktene. Blant annet basert på innrapporterte forhold gjennom NMCUs Veifelleskjema er det vår bestemte oppfatning at det sikkerhetsmessige sommervedlikeholdet på veinettet har blitt dårligere de senere årene. Når vi samtidig vet at Stortinget ikke har bevilget mindre penger er det nærliggende å sette den negative utviklingen i sammenheng med overføring av ansvar for den praktiske delen av drift og vedlikehold fra staten til private aktører.

NMCU tror det må bygges inn i systemet at kompetente mennesker jevnlig inspiserer veinettet og at disse menneskene har et faglig og praktisk ansvar for at farlige forhold utbedres umiddelbart. Vi tror noe viktig gikk tapt når den gamle "veivokterfunksjonen" ble omorganisert vekk. NMCU tar derfor til orde for at denne funksjonen må gjeninnføres - uansett om det er private eller offentlige aktører som utfører selve arbeidet.

MC-SIKKERHET: Statens vegvesen anbefaler et mål om å redusere antall drepte og hardt skadde fra 1200 til 800 fram mot 2020. Dette er en uhyre ambisiøs målsetting - særlig når det samtidig er anslått en trafikkvekst på omlag 20 %.

Forslaget til NTP sier at Statens vegvesen vil prioritere arbeidet rettet mot høyrisikogrupper. Motorsykkel jo alltid dratt fram som det store trafiksikkerhetsproblemet i alle mulige sammenhenger, og med en så tøff målsetting for TS-arbeidet er det kanskje noe underlig at det ikke står ett eneste ord om tiltak mot motorsykkelulykker?

Samtidig vet vi at det allerede er igangsatt et omfattende og forpliktende samarbeid mellom myndigheter, bransje og brukere om tiltak som helt sikkert vil komme til å bedre MC-sikkerheten. Det er kanskje slik dette er grunnen til at forslaget til NTP ikke nevner motorsyklister som en trafikantgruppe det er nødvendig å prioritere?

Postadresse:
NMCU
Boks 351
N-1502 MOSS

Besøksadresse:
Dronningensgt. 6
inngang Skoggaten
Moss

Telefon:
+ 47 69 20 46 46
Telefax:
+ 47 69 20 46 40

E-post
nmcu@nmcu.org
Internett:
www.nmcu.org

Organisasjonsnr:
971 248 947
Kontonr.
1080 1833 050

Uansett vil NMCU kommentere noen av de konkrete tiltakene som er beskrevet i planens kapittel 7 og også nevne et par andre områder med stor betydning for motorsyklisters sikkerhet:

AUTOMATISK FARTSTILPASNING (ISA): Motorsyklers manøvreringsdyktighet er avhengig av *gasskontroll* (begrepet er hentet fra Læreplan klasse A og refererer til at en man på en motorsykel bruker gassen for å styre sykkelen) 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 prinsipielle standpunkt er imidlertid 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.

Vi vil også peke på en ofte framført innvending mot kontrollerende systemer som automatisk begrenser den enkelte sjåførs handlefrihet, nemlig det uavklarte ansvarsforholdet dersom det skjer en ulykke fordi systemet svikter. Er det da produsenten av systemet, føreren av kjøretøyet eller den myndigheten som sanksjonerte innføring av systemet som skal holdes ansvarlig for ulykken?

REKKVERK: NMCU støtter intensjon om økt bruk av midtrekkverk for å forhindre møteulykker. Fra et MC-faglig ståsted mener NMCU at slike midtrekkverk helst bør være i betong. Dersom dette rådet ikke følges, og det i stedet settes et midtrekkverk i stål, bør det velges en type der både stolper og føringsskinne er avrundet.

I Statens vegvesens Håndbok 245 er det nedfelt en ambisjon om å utstyre stålskinnerekkverk med en underskinne på strekninger der faren for velt med motorsykel er særlig stor. Ønsket om underskinne på særskilte strekninger gjelder både midtrekkverk og kanttrekkverk. Det bør derfor settes forgang i arbeidet med å utarbeide kriterier for bruk av slike underskinner.

FØREROPPLÆRING: EUs store dypstudie av motorsykelulykker, Motorcycle Accident In Depth Study (MAIDS), konkluderer med at hele 87,5 % av ulykkene i undersøkelsen er forårsaket av førerfeil. NMCU er derfor svært glad for at Norge har innført en MC-opplæring som antagelig er blant de beste i verden. For at denne opplæringen skal fungere som et godt trafikksikkerhetstiltak er det er imidlertid helt avgjørende at trafikklærere og sensorer har nødvendig kompetanse og lojalt følger opp intensjonene i læreplanen.

KOLLISJONER MELLOM MC OG BIL: Kollisjoner mellom bil og motorsykel utgjør mer enn halvparten av alle MC-ulykker. Årlig blir mer enn 10 motorsyklister drept, og mer enn 200 skadd, i slike ulykker. I Transportøkonomisk institutts undersøkelse, "Motorsyklers og mopeders synlighet" (TØI/1999), slås det fast at så mange som 8 av 10 ulykker av denne typen skyldes uoppmerksomhet hos bilføreren.

Problemet er ikke at motorsykler og mopeder er "usynlige", men at bilførerne ikke er *innstilte* på å se etter motoriserte tohjulinger. Utfordringen er derfor først og fremst å skape større bevissthet om motoriserte tohjulinger hos bilførerne.

Det kan dels gjøres ved hjelp av kampanjer. SE OSS!! kampanjene, som er gjennomført i regi av NMCU med støtte fra Statens vegvesen, er gode eksempler. Det behøves flere slike, høyprofil kampanjer i årene som kommer. Et annet effektivt virkemiddel er at føreropplæringen på bil har et ennå større fokus på problemet. Også motorsyklistene selv må fortsette å ta ansvar og bli ennå mer bevisste på å kompensere for andre trafikanters feilhandlinger.

BYTRANSPORT: Vi legger merke til at man dessverre heller ikke i dette forslaget til Nasjonal transportplan har klart å få ett eneste ord om motoriserte tohjulinger. Dette gjør at Norge er i utakt med andre land i Europa, som for eksempel Storbritannia, der regjeringen har gått så langt som å legge fram en særskilt Nasjonal motorsykelstrategi.

Det er nemlig 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.

NMCU vil minne 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. En motorisert tohjuling er et tidsbesparende og effektivt transportalternativ på lengre reisestrekninger der overlappning 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, og slipper derfor ut mindre CO₂, enn personbiler. Motorsykler og mopeder er mer fleksible i trafikken enn personbiler, noe som gir kortere reisetid og dermed mindre miljøskadelige utslipp.

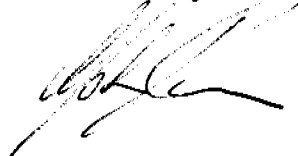
Med stadig mildere vintre, og en utvikling av stadig bedre maskiner og kjørestyr, er der nå mulig å kjøre tohjuling 9-10 måneder i året. Også sikkerheten blir stadig bedre. Risikoen ved motorsykkelfjøring er mer enn halvert de senere årene og det settes hele tiden i verk nye og virksomme sikkerhetstiltak. Dermed kan man trygt påstå at moped og motorsykel 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 rushtidsavgift og tilrettelegging for avgiftsfri parkering.

NMCU håper kommentarene kan være til nytte i det avsluttende planarbeidet. Vi står selvfølgelig til disposisjon dersom ytterligere kommentarer skulle være ønskelig.

vennlig hilsen

Norsk Motorcykel Union



Morten Hansen