

# NMCUs trafiksikkerhetsstrategi 2013-2023



[www.nmcu.org](http://www.nmcu.org)

---

I forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 ligger det en stor utfordring for NMCU og motorsyklistene. Vegmyndighetene setter nemlig et uhyre ambisiøst trafikksikkerhetsmål for det neste tiåret og sier at det i 2023 bare skal være 100 drepte i trafikken i Norge.

Motorsyklistene selv har tatt ansvar og gjennom de siste 30 årene fått til en formidabel reduksjon i risikoen ved å kjøre MC. Men det er fremdeles et faktum at motorsyklister er en ubeskyttet trafikantgruppe med høyere risiko for å bli skadd i en uønsket hendelse i trafikken enn bilførere.

Motorsykelkjøring aldri blir helt risikofritt - uansett hvor flinke motorsyklistene blir, hvor tilpasset infrastrukturen blir og hvor sikre kjøretøyene blir. Men det finnes et potensial for forbedringer og NMCU har identifisert de viktigste, konkrete tiltakene vi mener kan føre til færre drepte og skadde motorsyklister og mopedførere.

På listen finnes både det vi motorsyklister selv skal bidra med og det vi krever av myndigheter og bransje. Tiltakene er organisert etter EUs prinsipp om fordeling av ansvar mellom fører, infrastruktur og kjøretøy.

## **FØRER: Minske gapet mellom uerfaren og erfaren**

Erfaring er den enkeltfaktoren som i størst grad avgjør om en potensielt farlig situasjon blir en ulykke eller ikke. Klarer man å bygge bro mellom uerfaren og erfaren - minske erfaringsgapet - vil svært mange ulykker kunne unngås

De er tre viktige faktorer i arbeidet med å tette erfaringsgapet, nemlig føreropplæringen, sikkerhetsdialogen i MC-miljøet og frivillig etterutdanning

- Det aller viktigste tiltaket er en presis og kostnadseffektiv føreropplæring. NMCU må derfor trykke på for å få videreutviklet opplæringen med fokus på strategisk kjøring. I dette arbeidet må vi bruke innholdet i Full Kontroll og Godt Tenkt for alt det er verdt. Samtidig må ikke opplæring bli så dyrt at noen velger den bort. Sammen med progressive trafikklærere og sensorer må NMCU derfor utforme en ennå bedre opplæring som er så effektiv at elevens kostnader ikke øker.
- Prosjekter av typen Full Kontroll har vist seg å være viktig for sikkerhetsdialogen i MC-miljøet. NMCU må sørge for at denne interessen for å diskutere sikkerhets spørsmål og skaffe seg kunnskap opprettholdes. For å oppnå dette skal NMCU forsøke å opprette et eget nettsted for MC-kompetanse, basert på en elektronisk, interaktiv versjon av Full Kontroll/Godt tenkt. Nettstedet må 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 alminnelig. Det må lages en app som gjør nettstedet tilgjengelig på alle typer SMART telefoner. Dette vil også gi mulighet for å poste veifellemeldinger med foto. Et slikt nettsted vil være kostbart å utvikle og krever dessuten en ansatt redaktør. NMCU må derfor undersøke om det er mulig å gå sammen med de andre nordiske MC-organisasjonene om å utvikle en felles plattform. NMCU må også undersøke muligheten for et samarbeid med andre organisasjoner i Norge som Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og MC-importørenes forening.

- NMCU må 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 skal foregå på småbaner og offentlig vei, de skal være upretensiøse og rimelige, gå rett på sak, ha bratt læringskurve for de uerfarne og tydelige bekreftelser for de erfarne og være dialogbasert, med lave skuldre og høy trivselsfaktor. Organisatorisk plattformer bør være MC-klubbene, forhandlerne og trafikkskolene. Slike kurs krever en gjennomtenkt kursplan og utdanning av kompetente instruktører. Begge deler må NMCU ta ansvar for å få til.

## FØRER: Stanse ekstrematferd på offentlig vei

Analysen av dødsulykker på MC 2005-2009 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 førerkort og mange hadde aldri eid en motorsykel og kan sånn sett ikke defineres som motorsyklister. Overraskende mange kjørte i ruspåvirket tilstand, noe vanlige motorsyklister tar sterk avstand fra.

- Politiet må ta ansvar for hyppigere kontroller og bedre kontrollmetoder for å redusere kjøring i alle typer rus.
- Politiet må gjennomføre tiltak rettet direkte mot ikke-motorsyklister med ekstrematferd. I perioder i livet der disse personene er helt "ute av vater" må de hindres i å kjøre bil og motorsykel - både for sin egen skyld og for andres skyld. Fulle rettigheter tilbakeføres selvfølgelig med en gang de har orden i livene sine igjen.

Det må imidlertid understrekes at flere som omkom på grunn av ekstrematferd også var motorsyklister som tilhørte det etablerte MC-miljøet.

- NMCU må offentlig ta standpunkt mot ekstrematferd på offentlig vei, men samtidig kommunisere at vi selvfølgelig forstår enkelte motorsyklisters behov for å leve ut sin ekstreme livsglede. NMCU må derfor peke på alternative arenaer der man helt lovlig, og uten fare for å skade andre, kan få de gode mestringsopplevelsene.
- Ett alternativ er å kanalisere slik ekstrem livsglede vekk fra offentlig vei og over på bane. Banedager må derfor bli enklere og rimeligere. NMCU bør derfor hjelpe til med å få på plass et eget regleverk for slike banedager, som er noe midt i mellom kurs og sport. Man er selvfølgelig ikke mindre motorsyklist om man velger å kun kjøre skiltløs motorsykel på banedager.
- NMCU må også gjennom kampanjer, MC-bladet, websiden og andre kommunikasjonskanaler oppfordre motorsyklister til å "velge rett tid og rett sted". Dette må imidlertid aldri sies uten NMCU samtidig forklarer hva vi mener med uttrykket. Det vi mener med "velg tid og sted" er for eksempel: Skal du teste toppfarten på motorsykkelen må du velge å dra til Tyskland og gjøre dette på en motorveistrekning med fri fart. Ønsker du å kjøre ekstremt fort i svinger må du gjøre det på baner der det er mulig. Selv om mange kloke og erfarne motorsyklister, helt uten risiko for noen, jevnlig bryter mot veitrafikkloven kan NMCU aldri oppfordre noen til å lempe på trafikkens regler. Da bryter vi fundamentalt mot tanken om

forutsigbarhet og samspill. Om man ønsker å kjenne gleden ved å mestre svingteknikk på offentlig vei må man ta seg bryet med å velge avsidesliggende veistreknninger som er så krevende at man aldri kommer i nærheten av gjeldende fartsgrense på stedet. Samtidig må man velge å gjøre dette på tidspunkter når man ikke bryter mot trafikkens regler om forutsigbarhet og samspill.

## **FØRER: SE OSS kampanjer**

Mange motorsyklister dør i kollisjoner med biler, i ulykker der bilfører ikke overholder vike- eller oppmerksomhetsplikten. Antagelig blir forholdsvis ennå flere skadd i slike ulykker. Erfarne motorsyklister løser denne typen situasjoner ved å ta høyde for bilførernes feilhandlinger, mens uerfarne motorsyklister ikke forstår den potensielle faren og blir uskyldige ofre for andres feilhandlinger.

- Studier fra både TØI og det nederlandske forskningsinstituttet SWOV forteller at den mest effektive metoden er stadige påminnelser til bilførere om at tohjulingene er der. Derfor bør NMCU fortsette å organisere SE OSS kampanjer.
- NMCU bør kreve at det innføres en mer presis og detaljert undervisning om å se etter og oppdage tohjulinger i opplæring og førerprøve for klasse B.

## **FØRER: Kjøreutstyr**

De aller fleste norske motorsyklister, førere og passasjerer, bruker nesten alltid fullt kjøreutstyr - selv på korte turer.

- Analysen av dødsulykker på MC 2005-2009 lærte oss imidlertid at i flere ulykker falt hjelmen av i sammenstøtet fordi den ikke passet eller fordi festeanordningen røk. NMCU skal derfor be forhandlerne være nøye med å forsikre seg om at hjelmen passer kunden. NMCU skal også be motorsyklisterne bytte hjelm når den ikke lenger passer eller når festeanordningen er utslitt.
- Produsentene vil etter hvert utvikle mer og mer såkalt "intelligent kjøreutstyr", som for eksempel airbag-jakker, temperaturregulerende kjøreklær og hjelmsvisir med head-up display. Når slike produkter er kvalitetssikret skal NMCU informere om dem, slik at motorsyklisterne tar dem i bruk.
- NMCU er ikke mot at motorsyklisterne bruker kjøreutstyr med synbarhetsfarger. Vi har imidlertid advart mot at slik påklædning kan gi MC-føreren en falsk trygghet. Dessuten hevder vi, med basis i rapporten fra det nederlandske forskningsinstituttet SWOV, at det er kontrasten mot bakgrunnen som er viktigst for synlighet, og at denne kontrasten i noen situasjoner er større om man er kledd i svart. NMCU må derfor fortsette å kommunisere at motorsyklisterne aktivt må plassere seg for å bli sett og at de må ha en beredskap som gjør det mulig å ta ansvar for bilføreres feilhandlinger.

## INFRASTRUKTUR: Det fysiske veimiljøet

Det eksisterende veimiljøet er i hovedsak designet med tanke på personbiler. Selv små endringer vil derfor kunne føre til store forbedringer for motorsyklistene.

- Der det er praktisk mulig skal NMCU kreve at Statens vegvesen erstatter kantrekkverk med tilgivende sideterreng. NMCU er klar over at dagens regelverk for eiendomsserverv gjør det vanskelig og kostbart for staten å bygge slikt tilgivende sideterreng. Dette er en problemstilling som også gjelder ved siktrydding og ved breddeutvidelse for bygging av midtrekkverk. NMCU skal derfor søke å påvirke politiske myndigheter til å endre dette regelverket for å oppnå bedre trafiksikkerhet.
- Når kantrekkverk er uunngåelig, krever NMCU at Statens vegvesen velger den typen rekkverk som er minst farlig for motorsyklister. NMCU kan bidra til å finne rett rekkverkstype.
- NMCU støtter bygging av mer midtrekkverk der det er hensiktsmessig, men krever at Statens vegvesen velger den typen rekkverk som er minst farlig for motorsyklister. NMCU kan bidra til å finne rett rekkverkstype.
- NMCU krever at Statens vegvesen, på veier med stor MC-trafikk, utstyrer rekkverk i farlige ytterkurver med motorsykkelvenlige underskinner. Dette bør gjøres etter en avtalt opptrappingsplan.
- NMCU ber om at det på grunnlag av en TS-befaring med fokus på MC etableres en "Nullvisjonsvei for MC" i hvert fylke, etter mønster av nullvisjonsstrekningen på FV32 i Telemark. Hensikten skal være at Statens vegvesen i fylket bruker en slik veistrekning som "laboratorium" for å skaffe seg økt kompetanse på MC-sikkerhet.
- NMCU krever at entreprenører i drift- og vedlikeholdskontrakter skaffer seg større trafiksikkerhetskompetanse, slik at de drifter og vedlikeholder veinettet på en måte som gjør det sikrere for oss som kjører motoriserte tohjulinger.
- NMCU krever at det opprettes en veipatrolje i hvert fylke som skal inspisere det statlige og fylkeskommunale veinettet daglig gjennom hele året. Veipatroljen skal bestå av to personer med god kjennskap til drift og vedlikehold. Personene må også ha gode kunnskaper om hvilke mangler i veimiljøet som kan medføre økt skaderisiko for ulike trafikantgrupper. Hver enhet skal både kunne utløse handling fra entreprenør og eller vegholder og ha med utrustning som gjør det mulig å utføre egen akutt innsats. Gjennom veipatroljen vil man samtidig kunne kontrollere hvordan underentreprenør oppfyller drifts- og vedlikeholdskontrakten med veimyndighetene.
- NMCU krever at Statens vegvesen sørger for at både etablerte og nye reparasjonsmetoder kvalitetssikres slik at ikke metodene ikke fører til dårligere MC-sikkerhet.

## INFRASTRUKTUR: Trafikkregulering

- NMCU krever at Statens vegvesen fortsetter innføring av særskilt varselskiltning for motorsykkler.
- NMCU krever at motoriserte tohjulinger fortsatt skal kunne benytte kollektivfeltet, av trafiksikkerhetsgrunner.
- Fordi motorsyklister er avhengig av gasskontroll for å styre og balansere kjøretøyet krever NMCU at motorsykler må unntas fra framtidig systemer for ekstern, elektronisk fartsholding (ISA).

## KJØRETØY: Kjøretøysikkerhet

Den tekniske kvaliteten på motorsyklene har blitt mye bedre de siste ti årene. Dette sammen med at motorsyklister er svært nøye med det tekniske vedlikeholdet gjør at teknisk svikt uhyre sjelden er årsak til MC-ulykker.

- Dersom det ikke i vesentlig grad går ut over prisen på motorsykkelen hilser NMCU velkommen all teknisk utvikling som fører til bedre kjøretøysikkerhet. De nærmeste årene er det antagelig blokkeringsfrie bremses (ABS/CBS), anti-spinn, bedre kjøreløys, bedre dekk, bedre ergonomi og bedre informasjon fra instrumentene som vil være konkrete bidrag til økt sikkerhet.
- Med referanse til rapporten fra det nederlandske forskningsinstituttet SWOV krever NMCU at det settes i gang norsk/nordisk forskning på om en annen lyskonfigurasjon på motorsykler ville føre til bedre synlighet.
- Elektroniske transpondere som varsler bilførere om at det er en motorsykkler i nærheten er under utvikling og NMCU er i utgangspunktet positivt innstilt til denne typen tiltak.