



Statens Vegvesen
Transport og Samfunn
Postboks 1010, Nordre Å
12614 Lillehammer

Motorsykkellimportørenes foreningen (MCF) takker for anledningen til å delta i høringsrunden. Videre peker vi på Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykkel og moped 2018 – 2021 fra Statens Vegvesen.

Innledningsvis vil vi vise til følgende oppstilling som vi kommer nærmere tilbake til under de enkelte kapitlene i høringsutkastet:

- Det benyttes dels gamle tall, skiftende tall mellom drepte, hardt skadde, samt enhver form for skade om hverandre.
- Generalisering av risiko sett opp mot andre transportmidler har ikke relevante sammenligninger mht aldersgrupper og alternativ risiko for samme aldersgruppe eller den alternative transport.
- Sammenligninger av risiko er ikke basert på oppdaterte og kvalitetssikrede tall om kjørelengder på mc. Vi mener at MC brukes større deler av året enn før, til flere formål og lengre kjørelengder.
- Det tas ikke hensyn til at MC-førere så godt som aldri skader andre trafikanter.
- Tallene skiller ikke mellom ekstrematferd, førere uten førerkort, bruk av stjalne kjøretøy, rus og utenlandske førere. Det betyr at når man snakker om tiltak rettet mot den alminnelige mc-fører starter dette med oppblåste tall, mens tiltak overfor de store ulykkesdriverne nærmest drukner i en generell debatt.
- Tiltak for å forbedre veimiljøet er sterkt underdimensjonert i debatten og inngår knapt i noen rapportering.
- Frivillig innsats for å drenere risikoatferd bort fra trafikken har ikke vært fokusert.
- Frivillig innsats for føreropplæring, etterutdanning osv får stadig vanskeligere vilkår, tross sterkt økt interesse fra MC-folkets side for å bedre sine ferdigheter og til tross for at ulykkesbildet entydig peker på at forebygging av ferdighetsmessige førerfeil har det største potensialet for sterk ulykkesreduksjon.

MCF er ikke kjent med hvorvidt Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykkel og moped 2018 – 2021 fra Statens Vegvesen er evaluert, men legger til grunn at dette i motsatt fall blir gjort og sett i sammenheng med Utkast til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025. Et generelt inntrykk er at handlingsplanen har pekt på mange relevante tiltak, og at de virker, men at tiltak for bedre fysisk veimiljø og muligheter til frivillig førerutvikling er sterkt underdimensjonert i planen.

Vi vil for ordensskyld peke på 0-visjonens grunnpilarer (faktaboks 1) som tjener alle trafikantgrupper og som vi har som bakteppe til våre anførsler.

MCF støtter hovedtrekkene i utkast til tiltaksplan som er god og omfattende. MCF vil som nevnt over fokusere på de områder vi anser har særlig betydning for kjøring med motorsykkel og moped. I våre kommentarer benevner vi motorsykkel og moped som MC, med mindre vi vil påpeke særlige forhold for den enkelte kategori.

Vi har følgende merknader til utkast til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022 – 2025:

2.1 ulykkesutviklingen

I 6. avsnitt står at «satsingen på trafikksikre veier utenom tettbygd strøk, for eksempel gjennom bygging av møtefrie veier, er i ferd med å gi resultater, og at det nå i større grad må fokuseres på utfordringer innenfor tettbygd strøk».

Siden det er en omtale av ulykkestyper generelt bør det anføres at unntak fra dette er for MC ulykker hvor flest av de alvorlige ulykkene skjer utenfor tettbygd strøk.

Ulykkesutviklingen for MC under pkt 9 er ifølge fotnote basert på TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18. Bestands økningen har vært betydelig i tiden etter at denne rapporten ble skrevet, som det korrekt fremgår videre i avsnittet, men også innledning til avsnittet bør gjenspeile dette. MCF vil også peke på at sammenligningsgrunnlaget «bil - MC» er noe upresist når man går inn i den enkelte ulykke.

MCF foreslår en omformulering av innledningen som i større grad gjenspeiler dagens situasjon.

Tilstandsutviklingen for overholdelse av fartsgrensene pkt. 4.1 viser negativ utvikling. MCF ber om at det vurderes hvorvidt den senere tids endring av trafikkreglene samt økonomiske hensyn, spesielt innen fart, fra å være et verktøy i trafikksikkerhetsarbeidet til andre formål kan ha en innvirkning på trafikantenes overholdelse av i dette tilfellet fartsgrenser. Kunnskap om dette vil kunne ha betydning for hvordan f.eks. fartskampanjer innrettes.

Ulykkesanalysene peker entydig på at det unntatt ved ekstrematferd ikke er førerens fart i forhold til fartsgrensene som er problemet, men at føreren til tross for upåfallende fart likevel havner i en ulykke og dernest får en alvorligere skade enn «nødvendig»..

Kapittel 7 Uoppmerksomhet berører alle trafikantgrupper, noen mer enn andre. For motorsyklister, som i møte med bil, må kunne kalles «myke trafikanter» er resultatet ofte kritisk. MCF ønsker derfor oppmerksomhet også mot dette og vil komme tilbake med senere forslag under oppfølgingstiltak.

Kapittel 12.1 Motorsykel og moped, «Risikoen for å bli drept eller hardt skadd på MC og moped ble mer enn halvert fra 2004 til 2011, men har deretter ligget mer stabilt og på et noe høyere nivå enn i 2011. Fra 2019 til 2020 var det imidlertid en relativt kraftig økning i risikoen. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per personkm er ca. ni ganger høyere for moped, ca. 18 ganger høyere for tung/mellomtung MC og hele 50 ganger høyere for lett MC, sammenliknet med bilførere.»

MCF ønsker å peke på at disse tallene ikke er riktige i den sammenheng de blir presentert og følgelig er en kilde til avsporing av debatten. Vi viser til våre tidligere innspill forsommeren 2021 der vi fant at risiko for unge mc- førere var sammenlignet med bil- og varebilførere i alle aldre, herunder yrkessjåfører. Dette mener vi er feil sammenstilling av tall i statistikk.

Fører og passasjer i stor bil i en ulykke med mindre kjøretøy vil alltid «komme bedre ut», ikke fordi fører representerer en sikrere trafikant, men kun pga beskyttelsen kjøretøyene gir. MCF ber derfor om at man avstår fra slike sammenligninger, og hvis man skal gjøre dem, må man i alle fall sammenligne ut fra alle tall og nyansere ut fra typen fører. Det gir for MC langt bedre mening å bli sammenlignet med seg selv, differensiere ulykkestypene samt å sammenligne med andre land. Norge er det sikreste land i verden å kjøre MC i. Det skal ikke være en sovepute, men en sannferdig status.

Videre står det at: «Den teknologiske utviklingen vil trolig påvirke ulykkesituasjonen for MC og moped i betydelig mindre grad framover enn for personbil. En risikoreduksjon på 30

prosent er derfor å anse som svært ambisiøst, og en slik måloppnåelse vil kreve en sterk forpliktelse fra alle relevante aktører.»

Vi er på et generelt grunnlag enig i at måloppnåelse vil kreve sterke forpliktelser, og at risikoreduksjonen kan være vanskelig å anslå, men tar forbehold i formuleringen til virkningen av den teknologiske utvikling. Som vi tidligere har informert, og som det står i utkastet, er denne i sterk fremgang og følger på mange områder tilsvarende for bil. Dette gjelder også i påvente av ny infrastruktur.

12.2 Tiltak rettet mot motorsyssel- og mopedførere: MCF ser fram til UiS sin temaanalyse av alle MC-ulykker som har skjedd i perioden 2015-2019 og vil komme tilbake med kommentarer når denne foreligger.

MCF er noe usikker på om baner hører hjemme under «Føreropplæring og frivillig etterutdanning» men kan ikke se at tilgang til slike øvingsområder, f.eks i etterutdanningsøyemed, er tatt inn andre steder.

Et vesentlig element i kompetanseheving på MC er bl.a. å konstruere situasjoner/hindre på øvingsbaner og korrigere fører på stedet. Dette kan ikke gjøres på åpen vei.

Frivillig førerutvikling, kursing på bane samt å bruke baner til å «drenere bort» ekstrematferd fra veiene bør være svært viktige deler av tiltaksplanen.

MCF er enig i intensjonene i Faktaboks 12.2, men anser at teksten, slik den er utformet, nedvurderer effekten av underskinner der veirekkverk må benyttes. MCF vil komme tilbake med forslag til en annen tekst i denne faktaboksen.

14.3 Møteulykker og utforkjøringsulykker – Tilstandsutvikling: MCF ber om at underskinner legges til i teksten i første avsnitt etter «siderekkverk», under minstestandard for utforkjøringsulykker på alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som på sikt skal ha minstestandard for utforkjøringsulykker.

Vi ber om at bruk av underskinner også kommer fram i tekst til tilnærmingen som velges for lavtrafikkerte veier.

18.2 Organisatoriske grep: MC Rådet vil videreføre jevnlig møter mellom Statens vegvesen, Trygg trafikk og Norsk motorsysselunion og politiet, og gjennom disse være et referanseforum for myndighetene.

MC Rådet vil i den sammenheng være en referansegruppe i det videre arbeid med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022 – 2025

Videre vil MCF bidra til tverrfaglige konferanser for MC sikkerhet for derigjennom å bidra til en felles plattform for forståelse og innsikt i MC sikkerhet.

Til slutt ber vi om at innsendt tekst til MCF under opplisting, på side 158 av interesseorganisasjoner som har bidratt til planen, blir lagt inn.

For Motorsysselimportørenes forening (MCF)

Jan Kristiansen
Trafikksikkerhetsrådgiver