

Samlet innsats for å øke sikkerheten for motorsyklister, mopedister og førere av ATV



Statens vegvesen



Trafikksikkerhetsavdelingen, Transport- og samfunn
Statens vegvesen, (Klaus Ottersen)
Innlegg holdt av Hans Olav Hellesøe



Statens vegvesen

Nasjonal tiltaksplan for trafikk- sikkerhet på vei 2022–2025





Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025



Statens vegvesen

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i Meld. St 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP).

Kapittel 12. Motorsykkel og moped

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på motorsykkel og moped være **30** prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per kjøretøykm)

Kraftig økning av mc bestanden

Andelen av de drepte og hardt skadde som var førere eller passasjerer på moped og MC lå på begynnelsen av 1990-tallet på mellom fem og ti prosent, men har etter det økt kraftig, og utgjorde i **2020 hele 26 prosent av de som ble drept eller hardt skadd.**

En viktig årsak til den kraftige økningen er at bestanden av motorsykler har økt langt mer enn det som gjelder for biler.

I 2020 var det rundt syv ganger flere tunge motorsykler sammenliknet med i 1990, mens antall personbiler kun har økt med rundt 75 prosent.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025

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:

Ca. 9 ganger høyere for moped,

Ca. 18 ganger høyere for tung/mellomtung MC

og hele 50 ganger høyere for lett MC, sammenliknet med bilførere .

(TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau)

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025



Statens vegvesen

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.

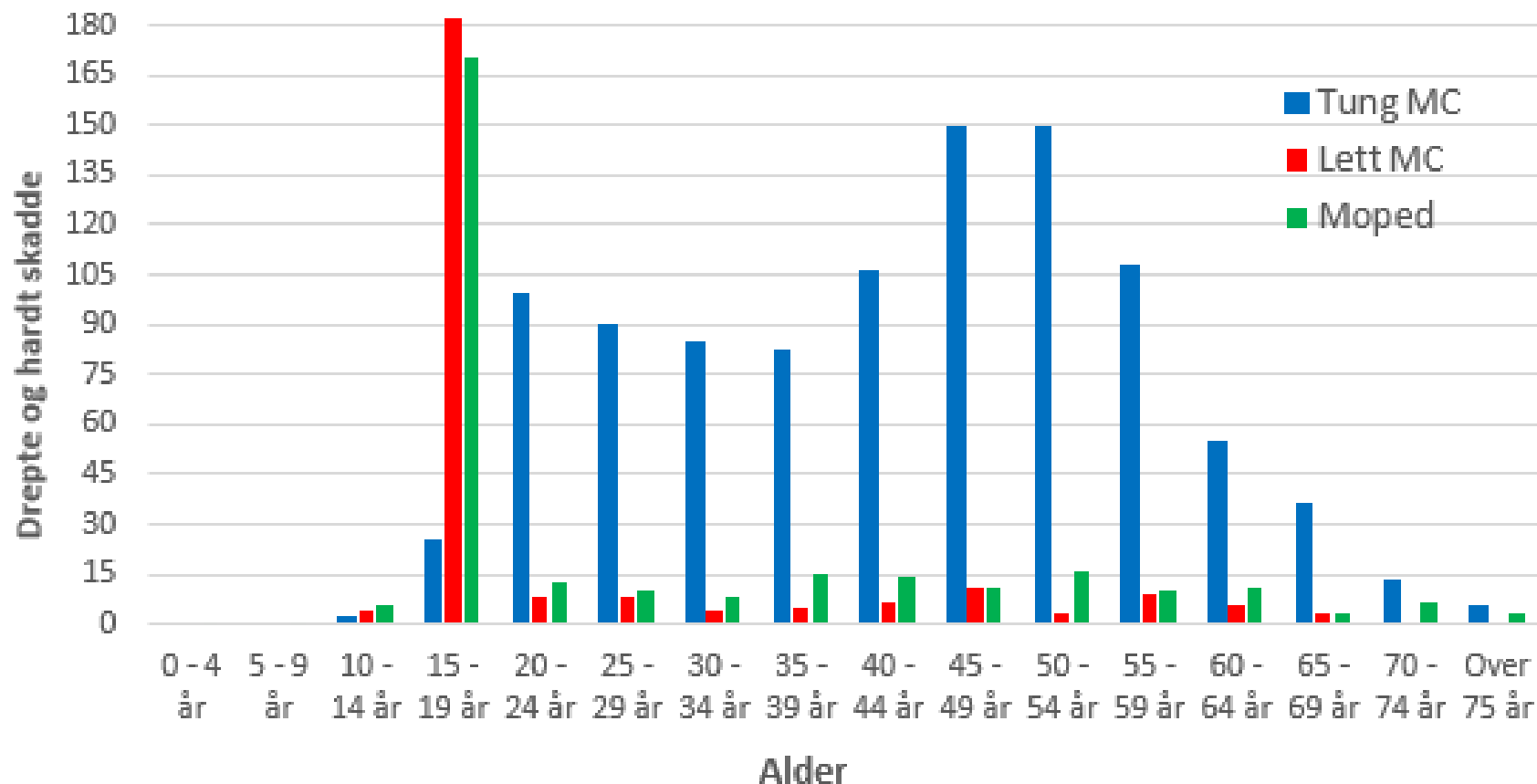
Aldersfordelingen av de drepte og hardt skadde:

45 – 54 år det er flest drepte og hardt skadde på tung MC.

15-19 år på moped og lett MC. Det er særlig 16 og 17 åringene som er utsatt.

2011-2020: 52 prosent av de drepte og hardt skadde på moped og 62 prosent av de drepte og hardt skadde på lett MC var 16 eller 17 år.

Drepte og hardt skadde på mc og moped



Figur 12.2 – Drepte og hardt skadde på MC og moped fordelt på alder. Samlet antall for tiårsperioden 2011-2020

Ny temaanalyse MC, moped og ATV i 2021



Statens vegvesen

(Universitetet i Stavanger (UiS) gjennomfører høsten 2021 en temaanalyse av alle MC-ulykker som har skjedd i perioden 2015-2019. Funn fra denne vil være viktige innspill til planen, men har ikke blitt tatt inn i høringsutkastet da rapporten først vil foreligge i november 2021.)

Oppfølgingstiltak:

82. Statens vegvesen vil lede et *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*, med hensikt å samle og involvere sentrale og kompetente fagmiljøer.
83. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot MC-ulykker.
84. Statens vegvesen vil i samarbeid med NMCU og andre relevante aktører utarbeide en gjennomføringsplan for moped- og MC-tiltak basert på blant annet tiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.
85. Statens vegvesen vil gjennomføre målrettede tekniske og administrative kontroller på skoler og andre steder hvor mopedførere treffes.
86. MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen videreutvikle ideen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.
87. Nord universitet vil, i samarbeid med SINTEF og Trygg trafikk, gjennomføre et prosjekt med bruk av blikkpunktkamera (eyetracker) for motorsykkelførere. Resultatene er tenkt benyttet til ulike informasjons- og opplæringsformål.
88. NMCU vil utarbeide materiale som beskriver utfordringer ved kjøring i følge og råd om hvordan man skal kjøre.
89. Statens vegvesen vil legge til rette for at utenlandske førere blir informert om særlige utfordringer knyttet til norske veier, f.eks. ved at de får informasjon når de ankommer landet.
90. NMCU vil i samarbeid med Statens vegvesen iverksette tiltak rettet mot MC-førere i gruppen 45 – 54 år på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko.
91. NAF vil videreføre «Sikker på MC», et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne MC-førere med fokus på gode kjørestrategier.
92. NMCU vil i samarbeid med veieierne ta initiativ til, og delta på, veibefaringer og tema-inspeksjoner med særlig fokus på kritiske forhold ved vei, sideterreng og optisk ledning for MC.



Statens vegvesen



Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025.

Statens vegvesen vil lede et **Nasjonalt forum for MC-sikkerhet**, med hensikt å samle og involvere sentrale og kompetente fagmiljøer.

Stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 «**Målrettet innsats mot høyrisikofaktorer og utsatte trafikantgrupper**» trekker frem at det i lys av utviklingen for motorsykkel- og mopedulykker kreves en revitalisering av arbeidet for økt motorsykkelsikkerhet.

Samferdselsdepartementet presiserer at økt MC-sikkerhet er et felles ansvar mellom veimyndighetene, trafikantene og kjøretøy- og utstyrsprodusentene.

Nasjonalt forum for MC-sikkerhet - Deltakere



Statens vegvesen

Bård Vikestad, NMCU,

Pål Andersen, Norges Trafikkskoleforbund,

Tore Johannessen og Stig Anders Ohrvik, Trafikkforum

Jan Petter Wigum, Nord Universitet

Stein Løkken og Jan Harry Svendsen, NAF

Børre Skiaker, KNA

Bård M. Johansen, Trygg Trafikk

Jan Kristiansen og Arve Lønnum Motorsyklistenes importørforening MCF

Olaf Olstad, Norsk MC-forhandlerforening NMCF

De 11 fylkeskommunene:

Roger Dalsaune og Marianne Løvhaug Eklo Trøndelag, Helga Trømborg

Viken, Einar Irgens Troms og Finnmark, Silje Mari Bergsnev og Kristin

Meland Nordland, Aksel Gunnreis og Panagiota Kostara Rogaland, Cato

Moen Agder, Henny Totlandsdal Møre og Romsdal, Glenn Lauritsen

Vestfold og Telemark, Gunhild Raddum Vestland,

Bjørn Ivar Vassåsen innlandet, Hilde Gundersen Oslo kommune

Deltakere forts



Statens vegvesen

Hildegunn Bjerke Finans Norge, forsikringsdrift
Eva Jakobson Vaagland Skadeforebyggende forum
Josef Reng UP, Terje Oksnes Politiet
Sverre Slettemark Vegtilsynet

Statens vegvesen:

Odd Mario Peter Andersen Tilsyn (kommer ny person)

Tormod Schau Kjøretøy

Svein Voldseth Drift – og vedlikehold

Trude Schistad Trafikksikkerhet

Bjarte Skaugset Trafikksikkerhet

Hans Olav Hellesøe Trafikksikkerhet

Lars-Inge Haslie Trafikant

Yngvild Munch-Olsen Myndighet

Klaus Ottersen Trafikksikkerhet

MC gruppa
i SVV

Organisering av arbeidet med MC- og mopedsikkerhet

Nasjonalt forum for MC-sikkerhet skal ha et nært samarbeid med tilsvarende fora på fylkesnivå. De fylkesvise foraene deltar i det nasjonale forumet, med representanter fra fylkeskommunene.

Alle fylkeskommuner vil legge til rette for en samordnet innsats mot MC-ulykker i fylket. (tiltak nr. 83).

Flere fylker har valgt å organisere dette arbeidet i regi av et fylkesvis MC-forum. Andre fylker har valgt andre måter å organisere det lokale arbeidet på. Uavhengig av hvordan arbeidet blir organisert, vil det i alle fylker bli lagt vekt på en tett kobling opp mot det nasjonale arbeidet i regi av Nasjonalt forum for MC-sikkerhet.



Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025.

Importørforeningen (MCF) og Norsk MC forhandlerforening (NMCF) vil bli trukket inn i MC-samarbeidet i planperioden.

Forhandlerforeningen vil arbeide for å få kundene til å etterspørre sykler og utstyr med god sikkerhet.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025.

Forhandlere kan spre sikkerhetsrelatert kunnskap

Ulykkesanalyser viser at det har skjedd mange MC-ulykker der hjelmen falt av i sammenstøtet, enten fordi den ikke passet eller fordi festeanordningen røk.

De som kjøper MC eller moped er ofte ikke kjent med hjelmens oppbygning og funksjon, for eksempel at det er innholdet og ikke skallet som gir effekt.

Bruk av riktig bekledning er også viktig, både for å **sikre synlighet** og **forebygge skader** når ulykken først er ute.

NMCU vil i samarbeid med Norsk MC-Forhandlerforening (NMCF), ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og annen sikkerhetsbekledning.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025.

Forhandlere er viktige sikkerhetsrådgivere

Det har blitt introdusert flere tekniske løsninger for MC de siste årene, hvorav de fleste er sikkerhetsrelatert.

Nye kjøretøytyper og kombinasjoner som dukker opp på markedet vil kreve nye ulykkesforebyggende tiltak.

Passive sikkerhetssystemer kan gi utilsiktede konsekvenser ved at de stjeler oppmerksomhet. **Det er viktig at føreren får god nok informasjon om disse før sykkelen tas i bruk, og forhandlerne er viktige rådgivere ved at dere har direkte kontakt med målgruppen.**

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025. Tekniske løsninger på mc



Statens vegvesen

- Antilock bremsesystem (ABS)
 - Autonome nødbremsesystemer (AEBS)
 - Kombinerte bremsesystemer (CBS)
 - "Følsomme" systemer for å oppdage varierende veidekke
 - Elektronisk justerbar fjæring
 - Trekkraftkontrollsystemer (TCS)
 - Justerbare kjøretur moduser (tørr veg, våt veg og race for banekjøring)
 - Automatisk stabilitetskontroll
 - Elektronisk fartsholder (CC)
 - Adaptiv fartsholder (ACC)
 - Kjøretøy til infrastruktur (V2I)
 - Kjøretøy til kjøretøy (V2V)
 - Motorsykel nærmere seg indikasjon (MAI)
 - Automatisk oppkall ved ulykke (E-call)
 - Blindsonedeteksjon og varsling
 - Elektronisk overvåking og deteksjon av hendelser (EDR)
 - Airbag på mc
 - Airbag på vest
 - Overvåkingssystem for dekktrykk (TPMS)
 - Girskiftassistent (ved opp- og nedgiring uten bruk av clutch)
- Andre hjelpesystemer: • Navigasjonssystemer, • Bakkestarthjelp

Farer og tiltak på veinettet som gjelder spesielt for motorsyklister

De fleste alvorlige MC-ulykkene er utforkjøringer i ytterkurver. Sammenstøt med rekkverk og rekkverksstolper. Sprekker i asfalten og løsgrus i veibanen.

Tiltak i sideterrenget og utforming av kurver har stort skade- og ulykkesreducerende potensial. Økt bruk av underskinner vil kunne bidra til at skadene ved påkjørsel reduseres. Det beste vil ofte være at man i stedet for rekkverk gjør sideterrenget åpent og «tilgivende», samt plasserer skiltstolper, stolper for veilys m.m. slik at de ikke utgjør en fare ved velt eller utforkjøring.

Bruk av bakgrunnsmarkering og ettergivende stolper for visuell linjeføring. Vegetasjon i sideterrenget må holdes nede slik at motorsyklisten får brukt blikket riktig og sikres god optisk ledning. Ved rydding av vegetasjon må trestammer kappes helt nede ved bakken.

TS-inspeksjonene skal ivareta alle trafikantgrupper og er et viktig tiltak for å avdekke feil og mangler ved veien. For at en TS-inspeksjon skal bli optimal med tanke på motorsyklistenes sikkerhet, bør den suppleres med en egen temainspeksjon/befaring på motorsykkel. NMCU vil ta initiativ til, og delta aktivt på, slike temainspeksjoner/veibefaringer sammen med veieierne, for å avdekke MC-kritiske forhold ved vei og sideterreng. Det er da viktig at minst en av deltakerne fra veieier har relevant MC-kompetanse (tiltak nr. 92). Aktiviteten kan skje gjennom de fylkesvise MC-foraene eller tilsvarende lokale MC-grupper i fylkene.

Vegtrafikksentralen (VTS) har en viktig funksjon som mottaker av meldinger om oppdagede veifeller (175). Her logges meldingene og sendes raskt ut til den som skal utbedre forholdet.

Sikkerhetsdialog og informasjon

Trafikksikkerhetsdag

Det har i mange år blitt gjennomført såkalte trafikksikkerhetsdager rundt om i landets fylker, der MC-førere har kunnet dele erfaringer og kunnskap. Trafikksikkerhetsdagene har samlet mange deltakere og bidratt til nettverksbygging. For å opprettholde sikkerhetsdialogen i MC-miljøet er det viktig at aktørene fortsetter å bidra, for å sikre at det kan gjennomføres slike arrangementer også i den kommende planperioden. (NMCU og forhandlerne bør stå sentralt)

Forsikringsbransjen vil være en viktig medspiller for å **spre sikkerhetsrelatert kunnskap**, og Statens vegvesen vil samarbeide med bransjen slik at informasjon går ut til brukerne via selskapene.



Statens vegvesen



Statens vegvesen



Nasjonal strategi og handlingsplan for motersykkel og moped 2018-2021



Statens vegvesen har i samarbeid med NMCU utarbeidet fireårige planer for MC- og mopedsikkerhet, gjeldende for planperiodene 2014-2017 og 2018-2021.

Revidering av Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykkel og moped 2017-2021

Planen har vist seg å gi en god plattform for samordnet innsats rettet mot disse trafikantene. **Det vil derfor bli utarbeidet en gjennomføringsplan gjeldende for perioden 2022-2025 der en viktig del av formålet er å beskrive nærmere hvordan tiltakene i tiltaksplanen innenfor innsatsområdet Motorsykkel og moped skal gjennomføres (84).**

Planen vil blant annet også fokusere på hvordan MC-aktørene skal samarbeide i planperioden gjennom Nasjonalt forum for MC-sikkerhet. Gjennomføringsplanen vil inneholde konkrete tiltak og virkemidler både på veisiden, trafikantsiden og kjøretøysiden.

EU krav om å gjennomføre periodiske tekniske inspeksjoner for større motorsykler fra 1. januar 2022



Statens vegvesen

De fleste EU -medlemsstater gjennomfører allerede tekniske inspeksjoner av motorsykler. De som tok "alternative tiltak" for å forbedre trafiksikkerheten på motorsykkelen før 20. mai 2017, og informerte EU -kommisjonen, var bare tre i antall: Irland, Finland og Nederland.

De resterende landene uten slike tester, Belgia, Kypros, Danmark, Frankrike, Malta og Portugal gjorde ikke, og i henhold til loven fra 2013 må derfor gjennomføre periodiske tekniske inspeksjoner for større motorsykler fra 1. januar 2022.

Teknisk kontroll av motorsykler



Statens vegvesen

Den franske regjeringens lov om å innføre periodiske tekniske kontroller for motorsykler fra 2022 ble kunngjort og deretter brått trukket tilbake i august, etter press fra motorsykeleiergrupper. Den franske regjeringen har sagt at den planlegger å innføre "alternative tiltak«.

En EU -lov om trafikksikkerhet, som ble vedtatt i 2013, ga medlemsstatene en usedvanlig lang leveringstid på ni år for å sette på plass vanlige tekniske tester for motorsykler, med frist til 1. januar 2022. Det ble sagt at medlemsstatene kunne benytte uspesifiserte "effektive alternative trafikksikkerhetstiltak" i stedet.

Norge har valgt «alternative tiltak» - Frivillig Kjøretøy Kontroll (FKK) i regi av forhandlerne

Motorsykkelparken i Norge har en gjennomsnittsalder på over 20 år. Viktig å oppfordre motorsyklistene å sjekke syklene sine også på høsten og vinteren.

Forhandlerforeningen vil tilby såkalt Frivillig Kjøretøy Kontroll (FKK), som er en erstatning for at motorsykler ikke er pålagt periodiske kjøretøykontroll (PKK). Den benyttes også ved kjøp og salg av brukt motorsykkel mellom privatpersoner.

Hvor ofte er det feil på sykler som er i ulykke?

Kan forhandlerne under taksten også kartlegge om teknisk feil og mangler ved motorsykler forekommer hyppig i ulykker, og om de kan ha påvirket kjøreegenskapene og kanskje medvirket til ulykkene?

I 2020 var det 20 drepte på motorsykkel og ca. 160 ble skadet. Statens vegvesen gjennomfører dybdeanalyser av alle dødsulykker hvor bl.a. tekniske feil og mangler blir vurdert. **Ved øvrige trafikkulykker foregår det ingen systematisk kartlegging av tekniske feil og mangler.**

Motorsykkelbestanden i Norge består av over 200.000 sykler og alderssammensetningen av kjøretøyparken gjør at det er interessant å se om eier/fører sørger for at sykkelen er i god teknisk stand, noe som kan være avgjørende for kjøreegenskapene på en motorsykkel.



Statens vegvesen

Type sykkel:		Registreringsår:		Passasjer:	
Kryssulykke:		Utforkjøring:		Annet:	
Dagtid:		Mørke:		Tunnel:	
Type		Feil	Riktig	Ukjent/ ikke mulig å sjekke	Kan feilen muligens ha medvirket?
Dekk	Trykk				
	Slitasje				
	Alder				
Hjuloppheng foran	Støtdemper / gaffel innstilling				
	Støtdemper /gaffel lekkasje				
	Øvre/nedre styrehodelager				
	Styreutslag, ikke kniper / hakker				
	Annet				
Hjuloppheng bak	Svingarm innfesting				
	Støtdemper innstilling				
	Støtdemper lekkasje				
	Annet				
Lys	F.eks. stilling på bryter, feil som kan ha vært der før ulykken				
Sidestøtte	Sikkerhetsfunksjoner som støttebryter eller fjær. Evt. skader fra ulykken				
Annet					

Forslag

Tillatt hjelpelys – tåkelys (definisjon)



Statens vegvesen

15. 5. Tillatt hjelpelys må ikke nyttes til annet formål enn det er bestemt for. Kurve-/tåkelys kan ikke nyttes sammen med nærlys.

Kommer snart...

Ny pkt. 5: Tillatt hjelpelys må ikke nyttes til annet formål enn det er bestemt for. Kurve-/tåkelys kan ikke nyttes sammen med nærlys.

Motorsykkel kan likevel ha tåkelys tent sammen med nærlys under kjøring i dagslys.



Lykke til med konferansen!



Statens vegvesen