

Løvebakken MC-klubb i samarbeid med NMCU og Senior MC:
Temakveld om "MC i et miljø- og sikkerhetsperspektiv"

REFERAT

Arrangementet ble avholdt i Auditoriet i Stortinget, torsdag 8. november 2007. Tilstede var stortingsrepresentantene Hallgeir Langeland, Irene Johansen og Per Sandberg fra Transportkomiteen, medlemmer i Løvebakken MC-klubb, inviterte representanter for de åtte største MC-klubbene i Osloområdet, MC-pressen, Senior MC og Norsk Motorcykel Union - til sammen ca. 80 deltakere.

President i Løvebakken MC-Klubb, Hallgeir Langeland ønsket velkommen og forklarte at MC-klubben på Stortinget først og fremst er et sosialt møtested, men at klubben innimellom også ønsker å legge til rette for debatter om viktige temaer som angår motorsyklistene i Norge.

Ola Stubdal, leder i Senior MC Øst, presenterte det svært velorganiserte kurstilbudet som klubben har drevet på dugnad siden 2001. Hele 1600 motorsyklister har gjennomført Senior MCs førerutviklingskurs og hvert år deltar imponerende 7-900 MC-førere i klubbens tilbud om egentrening på bane.

Deretter innledet NMCUs politisk sekretær Morten Hansen til diskusjonen om de utfordringene som motorsyklismen står ovenfor i forhold til stadig økende sikkerhets- og miljøkrav. Hansen påpekte at i en tid med høye ulykkestall og en overhengende klimatrussel må også motorsyklistene forvente at det blir stilt krav om at de som trafikkantgruppe må bidra. - Motorsyklistene må selv fremme forslag til løsninger på disse utfordringene. Ellers kommer andre til å gjøre det for oss. Vi må i framtida være villige til å inngå kompromisser, men det må være kompromisser basert på fakta, og ikke syensing og fordommer mot motorsykler, poengterte Hansen i sin innledning.

Etter NMCUs innledning satte de tre stortingsrepresentantene fra Transportkomiteen seg i et debattpanel, sammen med innleiderne. Før debatten startet oppfordret møteleder Hallgeir Langeland motorsyklistene til å komme med konkrete forslag til løsninger på de mest presserende utfordringene. Han lovte at disse forslagene ville bli overlevert samferdselsministeren til vurdering.

I debatten som fulgte tok flere i salen ordet, enten for å komme med spørsmål til panelet eller for å fremme synspunkter i MC-politiske saker. Her følger en kort oppsummering av de viktigste innspillene:

I sitt første innlegg tok Hans Petter Strifeldt, leder i NMCU, opp problemet med at enkelte ansatte i Statens vegvesen ikke ser ut til å kunne akseptere at Stortinget har besluttet at wirekkverk ikke lenger skal brukes i Norge, og derfor hele tiden vil ha omkamp om saken. Strifeldt orienterte også om bekymringsmeldingene som har kommet inn fra motorsyklister om midtrekkverk i stål. Slike rekkverk, som blant annet er satt opp utenfor Drammen, har stolper med en avrundet "forside" og en skarpkantet "bakside", noe som betyr at den ene kjøreretningen bare vil møte skarpkantede stolper. - Dette er stolper som ikke er designet for formålet og som i framtiden må byttes ut med avrundede stolper, sa Strifeldt. Han nevnte også at Samferdselsdepartementet for ett og et halvt år siden ga Vegdirektoratet i oppdrag og finne

fram til kriterier for bruk av MC-vennlige underskinner. Ingen ting skjer i saken og det kan se ut som om direktoratet bare ser bort fra oppdraget. Strifeldt mente det er problematisk når det blir uklart om det er politiske myndigheter eller embetsverket som bestemmer og sa at det er uholdbart at NMCU skal være nødt til å ta samme debatten med hver eneste "småkonge" i Statens vegvesen.

I sitt andre innlegg tok Hans Petter Strifeldt tok opp forventningene knyttet til innføringen av et eventuelt veitilsyn eller en annen ordning - en "veivokterfunksjon" - som sikrer at veifeller blir utbedret og veivedlikehold utført. - Med et vedlikeholdsetterslep på mer enn 40 milliarder kroner er enkelte strekninger nå direkte livsfarlige for motorsyklister, sa Strifeldt, og satte et spørsmålstegn ved om de store omorganiseringene av vegvesenet, med privatisering av hele produksjonsenheten, muligens kan ha hatt noen utilsiktede negative konsekvenser. Strifeldt sa videre at NMCU mener at et tilsyn, eller en annen ordning som fyller den funksjonen de gamle veimesterne hadde, og som sikrer et forsvarlig veivedlikehold, er helt avgjørende for motorsyklistenes sikkerhet.

Per Ekholt, tidligere direktør i NAF, sa i sitt innlegg at svært mange andre grupper i samfunnet forurenset utrolig mye mer enn motorsyklistene. Som eksempel nevnte Ekholt blant annet det stadig økende antallet digre lystbåter med et samlet drivstofforbruk som er mange ganger større enn motorsyklenes. Ekholt mente derfor at det blir galt om motorsyklistene får et ensidig miljøpress på seg. I sitt svar viste NMCU til at det er bred enighet i verdenssamfunnet om konklusjonene i rapporten fra FNs klimapanel og at det derfor ville være uanstendig av motorsyklistene å ikke ta sin del av miljøansvaret. Særlig fordi motorsyklistene egentlig har en god sak: De fleste motorsykler slipper ut mindre CO₂ enn de fleste biler og når MC-produsentene etter hvert skaffer fram dokumentasjon på dette, vil man ha et sterkt argument for å bruke MC i stedet for bil, for eksempel i bytransport.

Tor Bjarne Olsen, trafikkforsker og journalist i MC24, satte et spørsmålstegn ved det store fokuset på opplæring og viste til at det finnes svært lite dokumentasjon på at opplæring virkelig har en trafiksikkerhetseffekt. Panelets kommentar var at trafiksikkerhetseffekten er helt avhengig av *kvaliteten* på opplæring og at MC-opplæringen må ha fokus både på de kjøretekniske og de kjørestrategiske utfordringene. NMCU sammenliknet det å kjøre MC med det å fly og spurte retorisk om hvem man ville flydd med til Spania, en trent pilot eller en pilot uten utdanning?

Per Barsnes, NMCU/Oslo og Akershus, tok opp spørsmålet om fritak for MC dersom det blir innført rushtidsavgift i byene. Barsnes ville også forsikre seg om at motorsykkel også i framtiden skal kunne benytte kollektivfeltene. Politikerne i panelet svarte et uforbeholdent ja på begge spørsmålene.

Hans Petter Danielsen, Senior MC, mente at dagens avgiftsnivå på motorsykler ikke reflekterte det faktum at motorsykler forurenser forsvinnende lite i forhold til biler og lastebiler fordi motorsyklene bruker lite bensin, ikke blir stående i forurensende køer og bare er på veien "halve året". Selv om de nok la litt ulike ting i svarene sine sa både Per Sandberg og Hallgeir Langeland at de var av den oppfatningen at forurenser skal betale og at avgiftene bør reflektere dette prinsippet. Langeland anførte imidlertid at forutsetningene var litt annerledes i byene enn i distriktene.

Instruktør i Full Kontroll Førerutvikling, Jens Stumberg, sa i sitt innlegg at Statens vegvesen nå har signalisert innføring av "EU-kontroll" for motorsykler. Stumberg sa at han var uenig i

et slikt tiltak fordi teknisk svikt er en helt ubetydelig årsak til MC-ulykker. Førerfeil derimot er den mest vanlige ulykkesårsaken. Han tok derfor til orde for innføring av "EU-kontroll" av førerne i stedet for kjøretøyet. Stumberg presiserte at kontrollen ikke skulle ha form av en prøve der man kan stryke, men i forma av et kurs der man får påfyll på områdene kjøreteknikk og trafikkforståelse. I sitt svar sa Senior MC at man i prinsippet var enig, men at det i praksis ville være svært vanskelig å gjennomføre et slikt tiltak, blant annet fordi det fantes alt for få MC-instruktører.

Johnny Bergersen, Senior MC, tok opp et problem mange har møtt, nemlig at det er inntil umulig å kommunisere direkte med Statens vegvesen på e-post. Han mente at vegvesenet burde ha et system med e-postadresser på Statens vegvesen sin nettside, slik at publikum kunne melde inn saker direkte til rette vedkommende i vegvesenet. Hallgeir Langeland sa seg helt enig i denne betenkingen og mente at dette var en typisk sak å legge fram for Samferdselsministeren

I sitt innspill tok Kari-Anne Søreng, NMCU/Oslo-Akershus, til orde for at MC burde få ha sine få, og sårt tiltrengte parkeringsplasser i fred. Slik det er i dag blir mange av disse plassene brukt av el-biler og mopedbiler. Per Sandberg sa at dette er et kommunalt anliggende, men at han skulle nevne saken i forbindelse med Oslopakke 3.

John Lillegård, Company MC, tok opp problemstillinger knyttet til ombygde motorsykler og veteranmotorsykler, som umulig vil klare å tilfredsstille fremtidige miljøkrav. Lillegård sa at han fryktet at disse entusiastkjøretøyene kunne bli forbudt om de ikke fikk unntak fra utslippskravene og ba politikerne arbeide for et unntak for denne kjøretøygruppen, etter modell fra Sverige. Politikerne i panelet var udelt positive til å gi slike "kulturkjøretøy" et støy- og utslippsamnesti.

Presidenten i Løvebakken MC-Klubb, Hallgeir Langeland, avsluttet temakvelden med å spørre om deltakerne om de ønsket et liknende arrangement neste år og fikk et rungende ja fra forsamlingen. Langeland berømmet motorsyklisterne for å være ansvarsbevisste, både i forhold til sikkerhetsspørsmål og fordi man våget å ta debatten om motorsyklisternes bidrag for å løse klimautfordringene. Deretter ble alle ønsket vel hjem.

Følgende saker bør umiddelbart legges fram for Samferdselsministeren til vurdering:

1. **AVRUNDEDE STOLPER I ENKLE MIDTREKKVERK I STÅL:** Midtrekkverk i stål har i dag stolper med en avrundet "forside" og en "bakside" som er skarpkantet. Dette er stolper som egentlig er designet for kanttrekkverk, og som brukt i enkle midtrekkverk medfører at motorsyklister i den ene kjøreretningen alltid vil møte "baksiden" av stolpene, med farlig skarpe kanter. Framtidige enkle midtrekkverk i stål, slik det for eksempel er planlagt på ny firefelts E6 fra Gardermoen og nordover, må derfor settes opp med avrundede stolper.
2. **MC-VENNLIGE UNDERSKINNER:** Det bør settes forgang i arbeidet med å godkjenne, og finne fram til kriterier for bruk av, MC-vennlige underskinner, slik det bes om i brev av 3. april 2006 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet og slik det er beskrevet i vegvesenet sin egen Håndbok 245.

3. **ELEKTRONISK KOMMUNIKASJON MED STATENS VEGVESEN:** NMCUs ordning med elektronisk veifelleskjema fungerer rimelig godt fordi enkeltpersoner i NMCU og Statens vegvesen har tatt på seg et stort ansvar for å kanalisere innkomne meldinger til rett adresse. Dette systemet er imidlertid usikkert og Statens vegvesen burde derfor gi publikum mulighet til å kommunisere direkte med trafikksikkerhetsansvarlige på regionsnivå gjennom e-postadresser som ligger lett tilgjengelig på Statens vegvesen sine nettsider.

4. **EGET GODKJENNINGSREGIME FOR OMBYGDE OG OPPBYGDE MOTORSYKLER:** Fordi ombygde og oppbygde kjøretøyer representerer verdifulle kulturbidrag bør det opprettes et eget nasjonalt godkjenningssystem for slike kjøretøyer, etter modell av Sverige.

referent

Morten Hansen/NMCU