

Sammendrag:**Økt førekortalder for lett motorsykkel?
Mulig virkning på trafikksikkerhet**

TØI rapport 1419/2015

Forfattere: Fridulv Sagberg og Astrid H. Amundsen

Oslo 2015 54 sider

Vegdirektoratet vurderer muligheten for å øke aldersgrensen for lett motorsykkel fra 16 til 18 år. Dette forventes å gi en nedgang på 34 % i andelen 16- og 17-årige førere av moped og lett motorsykkel som innblandes i ulykker med drepte eller hardt skadde trafikanter. Dersom aldersgrensen økes, vil bare rundt halvparten av dem som ellers ville valgt lett motorsykkel, vurdere å velge moped i stedet. Resultatene er basert på en spørreundersøkelse blant ca. 3500 16- og 17-årige førere av moped eller lett motorsykkel, samt analyser av ulykkesstatistikk.

Statens vegvesen Vegdirektoratet ønsker å utrede muligheten for å øke aldersgrensen for lett motorsykkel (førerkortklasse A1) fra 16 til 18 år, på grunn av den høye ulykkesrisikoen blant 16- og 17-årige førere av denne kjøretøytypen. I tillegg er det foreslått å senke aldersgrensen for 3- og 4-hjulsmopeder (inkludert ATVer og mopedbiler) mellom 150 og 350 kg (førerkortklasse AM147) til 16 år. Aldersgrensen for denne kjøretøytypen er nå 18 år, mens 3- og 4-hjulsmopeder under 150 kg (førerkortklasse AM146) allerede har en aldersgrense på 16 år.

Hovedformålet med prosjektet som presenteres i denne rapporten, er å beregne mulige virkninger av disse endringene på trafikksikkerheten. En slik beregning forutsetter kunnskap om ulykkesomfanget både for moped og lett motorsykkel, samt antagelser om hvordan omfanget av kjøring med moped vil påvirkes av endringene.

Prosjektet har omfattet følgende deler:

1. Gjennomgang av forskning om ulykker med 3- og 4-hjuls moped/motorsykkel.
2. Spørreundersøkelse om alternative kjøretøyvalg ved eventuell endring av aldersgrensene.
3. Beregning av ulykkesrisiko for moped og lett motorsykkel blant 16- og 17-åringer.
4. Beregning av mulige virkninger av endret aldersgrense, basert på ulykkesdata og data fra spørreundersøkelsen.

Det foreligger ingen norske risikotall for 3- og 4-hjuls moped. Flere utenlandske studier indikerer særlig høy risiko med 3-hjuls sammenlignet med 4-hjuls moped. Imidlertid skiller de utenlandske studiene ikke mellom kjøretøy registrert som moped vs. motorsykkel. De inneholder dessuten ikke tall på relativ risiko for de ulike kjøretøytypene. Siden det dermed ikke finnes aktuelle risikotall for ulike mopedtyper, har vi i våre beregninger forutsatt lik risiko både for 2-, 3- og 4-hjulsmoped, samt for mopedbil.

Spørreundersøkelsen viser at ca. halvparten av dagens innehavere av førerkort for lett motorsykkkel ville vurdere å velge moped i stedet dersom aldersgrensen ble økt. Valgene fordeler seg nokså jevnt mellom de tre alternativene mopedbil, 2-hjulsmoped og ATV.

Blant mopedførerne er det bare én av fire som ville vurdere å bytte fra 2-hjulsmoped til mopedbil eller ATV dersom aldersgrensen for disse ble redusert. Det mest populære alternativet er mopedbil, som 14 % av mopedførerne muligens ville vurdere. Bare 3,5 % svarte «sikkert» på spørsmålet om hvor sannsynlig det var at de ville velge mopedbil.

Når det gjelder ulykkesinnblanding for dagens førere av moped og lett motorsykkkel, viser spørreundersøkelsen at gjennomsnittlig antall uhell per fører og år (med skade på kjøretøy og/eller person) var 0,31 for moped og 0,34 for lett motorsykkkel. Gjennomsnittlig årlig kjørelengde var henholdsvis 3242 og 7774 km. Dette gir en ulykkesrisiko på 101,2 uhell per million km for moped og 43,4 for lett motorsykkkel.

Andelen som hadde vært innblandet i personskadeulykke, var 7,3 % for mopedførerne og 11,2 % for førerne av lett motorsykkkel. Dette gir en risiko på 23,9 innblandede førere per million kilometer for moped og 14,3 for lett motorsykkkel.

For moped finnes det ikke tilsvarende sammenlignbare risikotall fra før som bare gjelder 16- og 17-åringer. For lett MC stemmer våre beregninger for personskadeulykker godt overens med tidligere beregninger.

En mulig forklaring på at ulykkesrisikoen er høyere for moped enn for lett motorsykkkel, kan være at moped i større grad brukes i byer og tettsteder, der det er større trafikkmengde. Det er også verdt å merke seg at ulykker med lett motorsykkkel er mer alvorlige enn mopedulykkene, dvs. at en større andel av ulykkene medfører personskade. Dette er som forventet, siden lett motorsykkkel kan kjøre i vesentlig høyere hastighet enn moped.

Beregningene av effekten av endret aldersgrense på ulykker forutsetter for det første at det ikke lenger vil skje ulykker med 16- og 17-årige førere av lett motorsykkkel, med unntak av ulovlig kjøring uten førerkort. Videre forutsettes det med bakgrunn i spørreundersøkelsen at 51% av førerne av lett motorsykkkel vil gå over til moped. Økningen i mopedulykker forutsettes å være direkte proporsjonal med økningen i populasjonen av mopedførere som følge av overgangen fra lett motorsykkkel. Vi forutsetter også at redusert aldersgrense for 3- og 4-hjulsmopeder ikke fører til noen endring i antallet mopeder totalt, men bare en endring i fordelingen mellom mopedtyper.

Forventet antall personskadeulykker per år blant 16- og 17-årige førere av motoriserte tohjulinger i 2015 med dagens aldersgrenser beregnes til 173 mopedulykker og 69 ulykker med lett motorsykkkel, dvs. i alt 242 personskadeulykker. Med endring av aldersgrensene forventes en økning på 15 mopedulykker. Med bortfall av de 69 MC-ulykkene, blir nettoeffekten en nedgang på 54 personskadeulykker per år. Denne beregningen tar ikke hensyn til risiko ved eventuell alternativ transport for den halvparten av MC-førerne som ikke ville gå over til moped. Vi antar imidlertid at denne er lav sammenlignet med risikoen for lett motorsykkkel, slik at vi kan se bort fra den i beregningene. En annen mulig risikofaktor vi har sett bort fra, er at omfanget av mopedtrimming kan tenkes å øke, men også denne effekten er i så fall nokså ubetydelig. En mulig usikkerhet som drar i motsatt retning, er at vi i beregningen har inkludert MC-førere som svarte at de «muligens», «trolig» eller

«sikkert» ville ha byttet til moped. Dersom vi bare hadde inkludert de som svarte «sikkert», ville den forventede nedgangen i antall ulykker blitt vesentlig større.

En tilsvarende beregning for ulykker med drepte eller hardt skadde gir en samlet nedgang på 10 ulykker i året.

Den prosentvise endringen i ulykker blant 16- og 17-årige førere av motoriserte tohjulinger samt 3- og 4-hjulsmopedder blir med disse beregningene 22 % for alle personskadeulykker og 34 % for ulykker med drepte og hardt skadde.

Flere begrensninger i undersøkelsen gjør at disse anslagene må tolkes med forbehold. Det kan tenkes at andelen som velger moped vil være høyere når ungdommene står overfor en faktisk valgssituasjon enn når de svarer på et spørreskjema, slik at det kan bli en noe større økning i antallet mopedulykker enn våre beregninger viser. På den andre siden vil en økning i aldersgrensen for lett motorsykkkel til 18 år ifølge EUs førerkortdirektiv også medføre høyere minimumsalder for mellomtung motorsykkkel klasse A2 (fra 18 til 20 år) og tung motorsykkkel klasse A (fra 20 til 22 år). En lavere andel tunge motorsykler vil dermed kunne føre til en reduksjon i de alvorligste ulykkene blant aldersgruppen 18-22 år.

For framtidige risikoberegninger er det behov for separat statistikk over ulykker og eksponering for ulike mopedtyper.