

Sammendrag

Evaluering av føreropplæring for moped og lett motorsykkel

Førundersøkelse

TØI rapport 1616/2018
Forfattere: Fridulv Sagberg, Ole Jørgen Johansson
Oslo 2018 51 sider

Læreplanen for føreropplæring for moped og lett motorsykkel ble endret i 2017, og i denne rapporten presenteres en førundersøkelse som grunnlag for å evaluere virkninger av endringen. Registerdata viser at et stort flertall tar førerkort så snart de når minstealderen på 16 år. En spørreundersøkelse viser at bare 15 % av mopedførerne tok mer enn to kjøretimer utover obligatorisk undervisning, mot 59 % av førerne av lett motorsykkel. Spørreundersøkelsen viste jevnt over positive holdninger til trafikksikkerhet og lav forekomst av risikoatferd, med unntak av høy fart og trimming av moped. Nesten hver tredje mopedfører eier en trimmet moped. Antall ulykker per kjøretøy har gått vesentlig ned siden 2004 både for moped og lett motorsykkel. Imidlertid er så mye som 22 % av mopedførerne og 27 % av førerne av lett motorsykkel innblandet i selvrappporterte uhell det første året etter førerprøven.

Bakgrunnen for evalueringen som rapporteres her, er endringer i føreropplæringen for moped (klasse AM146) og lett motorsykkel (klasse A1) fra 1. januar 2017, da det bl.a. ble innført et obligatorisk sikkerhetskurs i trafikk. Denne undersøkelsen er gjennomført på en slik måte at resultatene skal kunne sammenlignes med resultater fra en eventuell etterundersøkelse om 3-5 år.

Sammenlignet med den gamle læreplanen er det for klasse A1 en økning på totalt fem timer obligatorisk opplæring. Nytt sikkerhetskurs i trafikk utgjør fire av disse timene. Økningen i praktisk kjøring er på fire timer. For klasse AM146 innebærer den nye læreplanen en liten reduksjon i antall undervisningstimer. Også for denne klassen er sikkerhetskurset i trafikk på fire timer, som erstatter de tidligere «minst 6 timers obligatorisk opplæring på veg».

Øvrige elementer i de nye læreplanene for begge førerkortklassene, i tillegg til endret omfang av opplæringen, kan ha medført endringer i måten den obligatoriske undervisningen gjennomføres på. Dette kan i sin tur tenkes å påvirke kjøreferdighet, kjøreatferd og sikkerhet.

Evalueringen består av tre deler. Første del er en spørreundersøkelse blant personer som tok førerkort for henholdsvis moped og lett motorsykkel i 2016; dvs. før endringene i læreplanen trådte i kraft. Utvalget til spørreundersøkelsen ble trukket fra Statens vegvesens førerkortregister, blant personer som hadde tatt førerkort i klasse A1 eller AM146 i 2016. Disse fikk tilsendt brev i posten med invitasjon til å delta i en nettbasert spørreundersøkelse. Det var 800 mopedførere og 1127 førere av lett motorsykkel som besvarte undersøkelsen; dette tilsvarer henholdsvis 27 % og 36 % av dem som mottok invitasjonsbrev.

Andre del er en analyse av Statens vegvesens register over tidspunkt for godkjenning av de ulike deler av opplæringen, for å undersøke varighet av opplæringen samt ved hvilken alder elevene gjennomfører de enkelte trinn.

Tredje del er analyser av ulykkesinnblanding, basert på data om personskadeulykker fra Statistisk sentralbyrå, materiellskadeuhell fra forsikringsselskapenes skaderegister TRAST, og selvrappporterte uhell fra spørreundersøkelsen.

Nesten alle som tar førerkort for moped eller lett motorsykkel, er under 18 år. Moped og lett motorsykkel er derfor primært transportmidler for personer som er for unge til å kunne kjøre bil. Vi vet imidlertid ikke om hvor stor andel av dem som tar førerkort i disse klassene, som fortsetter å kjøre henholdsvis moped og lett motorsykkel også etter at de har fylt 18 år, eller i hvilken grad de går over til å bruke bil og/eller større motorsykkel.

Gjennomsnittsalderen ved førerprøven er litt høyere for lett motorsykkel enn for moped. Alder ved godkjenning av trinn 4 er henholdsvis ca. 16 år for lett motorsykkel og ca. 15 ½ år for moped. Forskjellen kan muligens ha sammenheng med at det enkelte steder er mulig å ta mopedopplæring innenfor grunnskolen, mens det ikke er noe tilsvarende tilbud for lett motorsykkel. Det er langt færre kvinner enn menn som tar førerkort for lett motorsykkel, mens det er nokså like andeler kvinner og menn for moped.

Registerdataene viser at trafikalt grunnkurs gjennomføres i gjennomsnitt ca. 160-170 dager (dvs. nesten ½ år) før godkjenning av trinn 4. Og siden gjennomsnittsalderen for godkjenning av trinn 4 er 16 år, betyr det at de fleste tar grunnkurset som 15-åringer. Spørreundersøkelsen viste at ca. én av fire mopedførere og én av seks førere av lett motorsykkel hadde tatt grunnkurset i grunnskolen.

De fleste mopedførerne tar bare én eller to kjøretimer ved trafikkskole utover de obligatoriske timene; bare 15 % tok mer enn to timer. Denne andelen var vesentlig høyere blant førerne av lett motorsykkel, hvor 59 % tok mer enn to timer. Dette kan tyde på at kjøring med lett motorsykkel vurderes som mer krevende enn å kjøre moped, både blant trafikklærerne og elevene.

Svarene på spørreundersøkelsen viser jevnt over positive holdninger til trafikkikkerhet. Eksempelvis er det en ganske liten andel (rundt 4 %) som sier seg helt enig i påstander som at «personer med gode kjøreferdigheter kan ta flere sjanser i trafikken» eller at «trafikkregler må brytes for å bedre trafikkflyten».

Ser vi på utsagn om selvrappportert risikoatferd, er andelen som sier seg enig, stort sett i samme størrelsesorden som for holdningsspørsmålene. Det er midlertid et unntak i negativ retning når det gjelder fart. Nesten en tredjedel av motorsykkelførerne sier seg «helt enig» eller «enig» i utsagnet «Jeg prøver noen ganger å kjøre så fort jeg kan». Det ser altså ut til å være et avvik mellom holdninger og atferd når det gjelder fart.

Trimming ser ut til å være svært utbredt, i og med at nesten hver tredje mopedfører eier en trimmet moped, og over halvparten har kjørt en trimmet moped minst én gang. Trimming er mindre utbredt for lett motorsykkel, men også blant disse førerne er det mer enn en tredjedel som har kjørt trimmet motorsykkel.

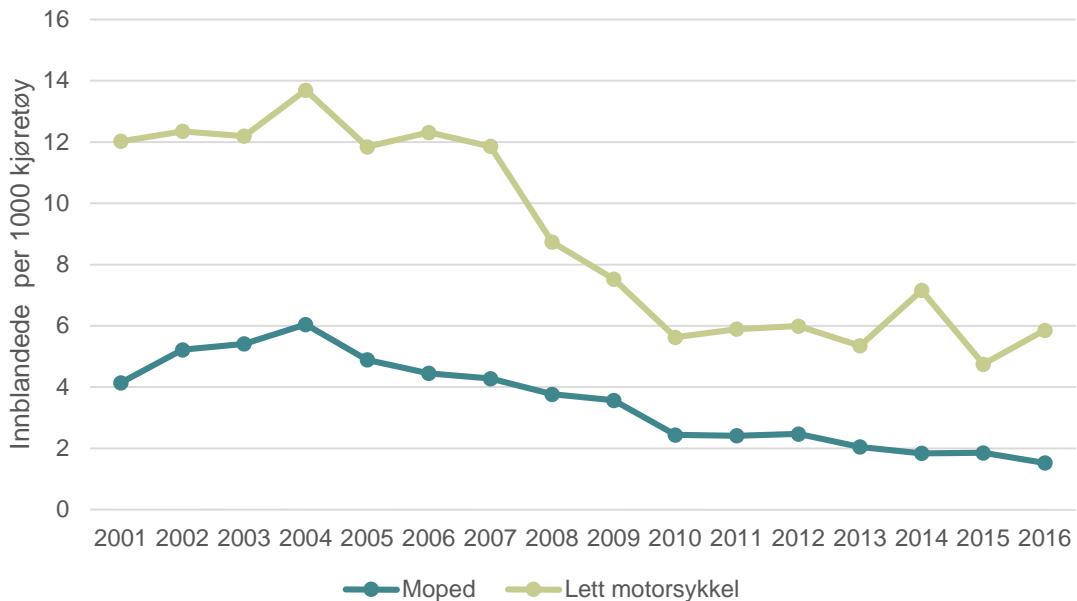
Andelen som ofte eller alltid bruker beskyttende klær, er høyere blant motorsyklistene (67 %) enn blant mopedistene (23 %).

Under halvparten av førerne svarer at det er enkelt å forutse andre trafikanters atferd. Dette kan tyde på at mange har vanskeligheter med samspillet i trafikken, og det kan igjen henge sammen med at de fleste av disse førerne har begrenset erfaring som kjørende trafikanter.

På de fleste spørsmålene er det liten forskjell i svarene mellom mopedførere og førere av lett motorsykkel, men det er en tendens til mindre positive holdninger til trafikkikkerhet og høyere forekomst av risikoatferd blant førerne av lett motorsykkel. Dette kan være et resultat av kjønnsforskjeller, siden andelen menn er vesentlig høyere blant førerne av lett motorsykkel enn blant mopedførerne.

Ulykkesrisikoen både for moped og lett motorsykkel gikk jevnt nedover i perioden 2004-2010, målt som personskaueulykker per registrert kjøretøy (se figur S-1). Etter 2010 har imidlertid nedgangen avtatt for moped og flatet helt ut for lett motorsykkel. At kurven for lett motorsykkel ligger mye høyere enn for moped, skyldes at gjennomsnittlig kjørelengde

er langt høyere for lett motorsykkel. Når en tar hensyn til dette, er det liten forskjell i risiko for personskadeulykker mellom lett motorsykkel og moped.



Figur S-1. Mopeder og lette motorsykler innblandet i personskadeulykker 2001-2016, etter kjøretøytype og år. Innblandede enheter per 1000 registrerte kjøretøy.

For forsikringsrapporterte materiellskadeuhell har antall uhell per kjøretøy ligget nokså stabilt for moped fra 2005 til 2013, etterfulgt av en liten nedgang fra og med 2014. For lett motorsykkel har det vært en markert nedgang i antall uhell per kjøretøy fra 2001 til 2007 og en utflating etter dette.

For selvrapporterte uhell har vi beregnet risiko også som uhell per førerkort per år, basert på resultater fra spørreundersøkelsen, og vi finner at andelen som innblandes i uhell i løpet av ett år er henholdsvis 22 % for moped og 27 % for lett motorsykkel. Imidlertid er gjennomsnittlig årlig kjørelengde for lett motorsykkel anslagsvis det dobbelte av kjørelengden for moped, slik at risikoen (uhell per kjørt distanse) er vesentlig lavere for lett motorsykkel. Vi må også understreke at siden alle i utvalget har hatt førerkort relativt kort tid, er anslagene på årlig uhellsinnblanding trolig høyere enn det vi ville finne for et tilfeldig utvalg av alle moped- og motorsykkelførere.

Det ser altså ut til at lett motorsykkel har vesentlig lavere risiko enn moped når det gjelder selvrapporterte uhell totalt, mens det er mindre forskjell for personskadeulykker. Dette henger trolig sammen med at alvorlighetsgraden er høyere for ulykker med lett motorsykkel, på grunn av høyere fart.

Vi vil til slutt påpeke at det kan være vanskelig å vurdere hva resultatene av denne undersøkelsen betyr som indikasjon på trafiksikkerheten blant førere av moped og lett motorsykkel, siden det er en tverrsnittsstudie uten kontrollbetingelse. Imidlertid er hovedformålet som nevnt innledningsvis at resultatene skal fungere som sammenligningsgrunnlag for en etterundersøkelse om noen år. Resultatene vil derfor kunne forstås bedre når de ses i sammenheng med den eventuelle etterundersøkelsen.