

Sammendrag

Evaluering av føreropplæring for moped og lett motorsykkel Sluttrapport

TØI rapport 1724/2019
Forfattere: Fridulv Sagberg, Ole Johansson
Oslo 2019 67 sider

Læreplanen for føreropplæring for moped og lett motorsykkel ble endret i 2017, bl.a. ved at det ble innført et nytt sikkerhetskurs i trafikk. I denne rapporten presenteres en evaluering av endringen. Analyser av registerdata viser at et stort flertall tar førerkort så snart de når minstealderen på 16 år. Gjennomsnittlig varighet av opplæringsperioden har imidlertid økt etter endringen. Spørreundersøkelser før og etter endringen viser en liten økning i antall frivillige kjøretimer i tillegg til den obligatoriske undervisningen. Spørreundersøkelsene viste jevnt over positive holdninger til trafikk-sikkerhet og lav forekomst av risikoatferd, med unntak av høy fart og trimming av moped. Imidlertid har andelen førere som eier eller kjører trimmet moped gått ned etter endringen; likevel er det fortsatt slik at mer enn hver femte mopedfører eier en trimmet moped. Det er ingen indikasjoner på nedgang i ulykkesinnblanding etter innføring av det nye sikkerhetskurset. Evalueringsresultatene kan være påvirket av endringer i førerpopulasjonen, da det har vært en stor nedgang i bestanden både av mopeder og lette motorsykler de siste par årene, samt en kraftig nedgang i andelen ungdom som tar førerkort for moped.

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.

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 spørreundersøkelser blant personer som tok førerkort for moped eller lett motorsykkel henholdsvis før og etter at endringene i læreplanen trådte i kraft. Utvalgene til spørreundersøkelsene ble trukket fra Statens vegvesens førerkortregister, blant personer som hadde tatt førerkort i klasse A1 eller AM146 i 2016 (førundersøkelse) eller i 2018 (etterundersøkelse). Disse fikk tilsendt brev i posten med invitasjon til å delta i en nettbasert spørreundersøkelse. I førundersøkelsen var det 803 mopedførere og 1133 førere av lett motorsykkel som besvarte undersøkelsen; dette tilsvarer henholdsvis 27 % og 36 % av dem som mottok invitasjonsbrev. I etterundersøkelsen var det 957 mopedførere og 1063 førere av lett motorsykkel som svarte; dvs. henholdsvis 25 % og 28 % av dem som ble invitert.

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 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 (siste obligatoriske kurs) 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. Imidlertid kan trafikalt grunnkurs, som er felles for alle førerkortklasser, tas i grunnskolen mange steder. Det er langt færre kvinner enn menn som tar førerkort for lett motorsykkel, mens det er nokså like andeler kvinner og menn for moped. Gjennomsnittsalderen for godkjenning av trinn 4 og for førerprøven har endret seg ubetydelig fra før til etter endring av læreplanen. Varigheten av opplæringsperioden har imidlertid økt.

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 andelen som hadde tatt grunnkurset i grunnskolen, økte fra 26 % til 30 % blant mopedførerne, mens andelene blant førere av lett motorsykkel var henholdsvis 17 % og 19 %.

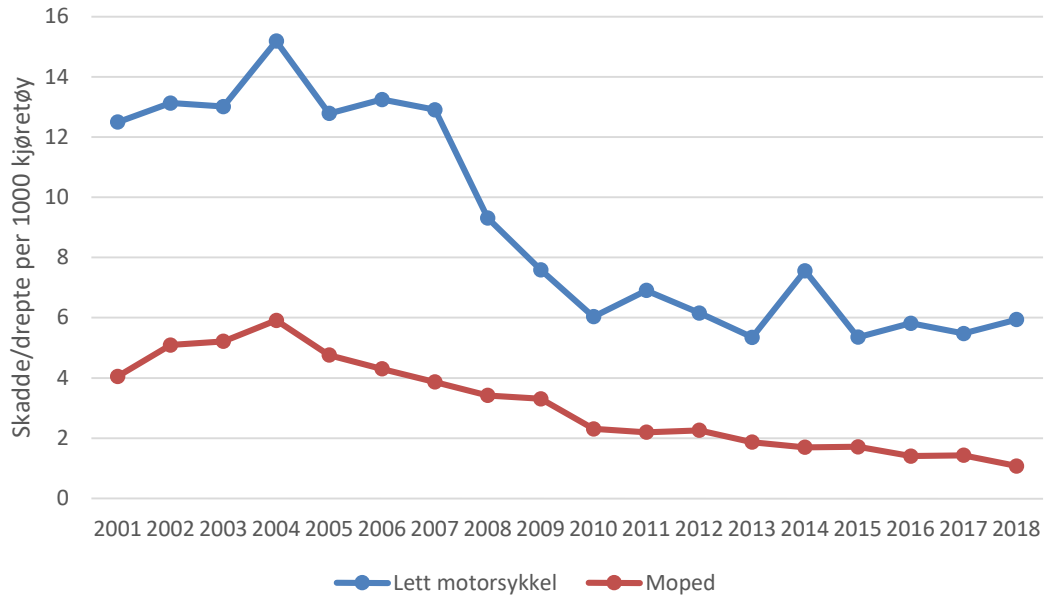
Gjennomsnittlig antall ikke-obligatoriske kjøretimer var høyere i etterundersøkelsen. Andelen mopedførere som tok mer enn fire ikke-obligatoriske timer, økte fra 4 % til 7 %, og andelen førere av lett motorsykkel som tok mer enn sju timer, økte fra 12 % til 17 %. Antall ikke-obligatoriske timer er altså høyere blant førerne av lett motorsykkel, noe som kan tyde på at kjøring med lett motorsykkel vurderes som mer krevende enn å kjøre moped, både blant trafikklærerne og elevene.

Svarene på spørreundersøkelsen er jevnt over positive når det gjelder atferd, holdninger og risikoforståelse, og det er små forskjeller i svarene mellom før- og etterundersøkelsen. Det er flere i etterundersøkelsen enn i førundersøkelsen som er enige at de overholder fartsgrensene oftere enn vennene deres gjør. Det er videre en klar nedgang i andelen førere som har trimmet eget kjøretøy og som har kjørt trimmet kjøretøy. Selv om det har vært en bedring, ser trimming av moped imidlertid fortsatt ut til å være svært utbredt, i og med at mer enn hver femte mopedfører eier en trimmet moped, og nesten halvparten har kjørt en trimmet moped minst én gang.

På den andre siden går forskjellene i svarfordelinger når det gjelder annen risikoatferd, slik som «å ta sjanser i trafikken», «kjøre på bakhjule», etc. svakt i retning av at relativt flere i etterundersøkelsen sier seg enige i at de utfører slik atferd. Det ser altså ut til å være noen forskjeller i negative retning når det gjelder risikorelaterte vurderinger og atferd. Som nevnt er forskjellene små og kan være uttrykk for tilfeldig variasjon, dvs. at det ikke nødvendigvis er noen statistisk signifikant endring.

Ulykkesrisikoen både for moped og lett motorsykkel gikk jevnt nedover i perioden 2004-2010, målt som drepte og skadde førere og passasjerer 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. Vi kan ikke benytte disse ulykkestallene til å si noe om endring i ulykkesrisiko relatert til endringene i føreropplæringen, både fordi to års etterperiode er for kort tid til å kunne observere eventuelle endringer i trendene, og fordi de som har tatt førerkort etter ny ordning, bare utgjør en liten del av alle førerne som statistikken for 2017 og 2018 bygger på.



Figur S-1. Skadde og drepte førere og passasjerer på moped og lett motorsykkel 2001-2018, etter kjøretøytype og år. Skadde/drepte per 1000 registrerte kjøretøy.

Fra spørreundersøkelsene har vi imidlertid data for *selvrapporterte* uhell, hvor etterperioden omfatter bare førere som har tatt førerkort etter ny ordning. Dataene er derfor sammenlignbare mellom før- og etterperioden. Når vi ser på antall uhell per førerkort per år, finner vi en økning på 4,9 % for moped og 4,3 % for lett motorsykkel. For lett motorsykkel kan noe av forklaringen på økningen være at hver fører kjører mer i gjennomsnitt i etterperioden, da andelen som svarer at de kjører daglig, har økt fra 56 % til 63 %. For moped er det imidlertid ingen tilsvarende økning i omfang av kjøring, og det kan dermed også være andre forklaringer på økt ulykkesinnblanding.

Da det har vært betydelige endringer både i kjøretøybestand og andel ungdom som tar førerkort for moped eller lett motorsykkel, kan det tenkes at endringer i sammensetningen av førerpopulasjonen kan ha påvirket både atferd, holdninger og ulykkesrisiko, slik at resultatene både fra spørreundersøkelsen og risikoberegningene må vurderes i lys av dette.

Når det gjelder moped, har det vært en nedgang i antall kjøretøy blant 16- og 17-åringer helt siden 2005, og det var en særlig stor nedgang de to siste årene (2017 og 2018). Disse to årene har det dessuten vært en stor nedgang i antall avlagte førerprøver blant 16- og 17-åringer. Dette betyr at det har vært vesentlig færre ungdommer som har kjørt moped de to første årene etter endringen enn de to siste årene før endringen.

For lett motorsykkel har utviklingen vært noe annerledes. Også for disse kjøretøyene har det vært en kraftig nedgang i bestanden. På den andre siden har det vært en svak økning i antall beståtte førerprøver.

Det kan se ut til at motivene for å ta førerkort for moped og lett motorsykkel har endret seg noe. Det er bl.a. en nedgang i andelen som har krysset av for «gøy å kjøre» som begrunnelse, særlig blant mopedførere, hvor det er en nedgang fra 50 % til 40 %. Dette kan tyde på at mange er mer opptatt av kjøretøyene som transportmidler enn som midler til opplevelser og spenning. Blant førerne av lett motorsykkel er det en høyere andel i etterundersøkelsen som kjører klassisk motorsykkel og en lavere andel som kjører cross-sykkel, noe som kan peke i samme retning.