

Sammendrag:

Ulykker med moped og lett motorsykkel

Ulykker og skader med moped og lett motorsykkel har økt de senere år. Grunnen til dette er først og fremst at disse kjøretøyene er blitt stadig mer populære. Lett motorsykkel fikk økt motorvolum fra 1995 og avgiftsreduksjoner fra 1997, noe som gjorde slike kjøretøyer mer populære og som førte til en sterk økning i bestanden på slutten av 1990-tallet. Moped har også fått økende popularitet de senere år, særlig i trafikkerte byområder. Bestanden har økt, og dermed har også ulykkestallene økt.

Både for lett motorsykkel og moped har ulykkestallene de senere år økt noe sterkere enn kjøremengden. Risikoen for både lett motorsykkel og moped har dermed økt i forhold til hva den var på midten av 1990-tallet for lett mc og i forhold til slutten av 1990-tallet for moped.

For moped har økningen etter 2000 først og fremst vært i form av eneulykker og påkjørsler bakfra og andre ulykker med samme kjøreretning. Helt fram til og med 2003 var det bare lettere skader som økte. I 2004 har også alvorlige ulykker økt, men totalt sett har risikoen for å bli hardt skadet eller å omkomme blitt redusert for moped. Dette kan ha å gjøre med at nye mopeder fikk redusert toppfart fra 50 km/t til 45 km/t fra og med 1995. Det kan også ha å gjøre med at moped etter hvert er blitt et mer urbant kjøretøy og at også brukergruppen er endret (flere kvinner og flere unge voksne).

Til forskjell fra utviklingen for moped har antall drepte og hardt skadde førere og passasjerer på lett motorsykkel økt i takt med trafikkveksten etter 1997. Også for lett mc er det vært en økning i påkjørsler bakfra og i andre ulykker med samme kjøreretning, men ikke i samme grad når det gjelder eneulykker. Eneulykker er imidlertid i enda større grad typisk for lett motorsykkel enn for moped. En av tre ulykker med personskaade på lett mc er enelulykke, mot ca en av fire mopedulykker.

Moped og lett motorsykkel er begge typiske ungdomskjøretøy, og et klart flertall av de skadde er under 18 år. Over tid har det imidlertid vært en viss tendens til at andelen skadde over 25 år har økt for moped, mens lett motorsykkel ser ut til å utvikle seg i retning av å bli et enda mer typisk ungdomskjøretøy. Skadetallene for moped viser også en økende andel kvinnelige skadde, mens lett motorsykkel er og blir et guttekjøretøy.

Tall for materielle skader oppviser til dels en annen utvikling over tid enn hva tallene for personskader gjør. Tallet på personskader følger i stor grad endringer i den samlede bestanden. Antall materielle skader beveger seg derimot i langt større grad i takt med salget av nye kjøretøyer. Forklaringen på dette er trolig at materielle skader først og fremst innrapporteres til forsikringsselskapene når kjøretøyene er forholdsvis nye. Sannsynligvis skyldes det i stor grad at nye kjøretøy oftere har kaskoforsikring. Tallene for materielle skader er dermed ikke helt pålitelige for å studere utviklingen over tid i perioder med økende eller avtagende salg.

Skadetallene både for moped og lett motorsykkel er typisk konsentrert til visse fylker. Rogaland, Hordaland og Østfold ligger høyt både når det gjelder ulykker med mopeder og med lette motorsykler, og her har også tallet på ulykker økt. Økningen i ulykkestall for moped er imidlertid aller sterkest i Oslo.

Fordelingene av ulykkene på tid på året, ukedag og tid på døgnet viser temmelig stabile mønstre fra 1993 fram til i dag. Både moped og lett motorsykkel er naturlig nok først og fremst kjøretøy som benyttes i sommerhalvåret, og det er følgelig i juni og august det er flest ulykker. Juli ligger litt lavere, sannsynligvis p.g.a. mindre kjøring i sommerferien. Fordelingen av ulykker på måneder og ukedager er også forholdsvis stabil over tid. Både for lett motorsykkel og moped er det flest ulykker på vanlige ukedager, med en topp på fredager. Mopeder har færre ulykker på lørdager og søndager, men det gjelder ikke lett motorsykkel. Både mopeder og lette motorsykler har klart flest ulykker om ettermiddagen. Også dette har vært en stabil tendens fra begynnelsen av 1990-tallet.

Selv om eneulykker er typiske for både mopeder og lette motorsykler har begge typene kjøretøyer faktisk flere kollisjoner enn eneulykker. Både for lett motorsykkel og moped er personbil den vanligste motparten i kollisjoner, og for begge kjøretøyene er det en viss tendens til at andelen kollisjoner med personbil øker. Førerne av personbilene i disse ulykkene er i 70 prosent av tilfellene menn og i 30 prosent av tilfellene kvinner. Det stemmer godt overens med fordelingen av personbilenes trafikkarbeid på menn og kvinner. Også når det gjelder bilførernes alder finner vi godt samsvar mellom andelen av kjøringen og andelen av ulykkene. Vi finner ikke at eldre (over 55 år) er overrepresentert i kollisjoner med lett motorsykkel og moped.

Trimming av mopeder har vært et omdiskutert tema den senere tid, og undersøkelser viser at minst en av tre mopeder er trimmet til å kjøre fortere enn de lovlige 45 km/t. Det påstås både at dette er gunstig for sikkerheten (mindre avvikende fart) og at det er ugunstig for sikkerheten (høyere fart). Det er vanskelig å vurdere effekten av trimming basert på ulykkes- og skadetallene presentert i denne rapporten. Tidligere studier viser imidlertid at trimming øker risikoen for ulykker, noe som også er rimelig ut fra hva vi vet om den generelle sammenhengen mellom fart og ulykker.