



Statens vegvesen

Temaanalyse

Dødsulykker på motorsykkel 2005-2009

VD rapport

Vegdirektoratet

Nr. 45



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Trafikkopplæring
11-2011

1. Bakgrunn

Statens vegvesen har ansvar for tiltak som bidrar til nullvisjonens mål om at det ikke skal forekomme ulykker i transportsektoren som fører til at personer blir drept eller hardt skadd.

For å finne presise tiltak som virker er vegvesenet avhengig av å vite mest mulig om årsakene til vegtrafikkulykkene. For å få denne kunnskapen har Vegvesenet, i samarbeid med Norsk Motorcykel Union og etter hvert også Utrykningspolitiet gjort en temaanalyse av alle dødsulykkene der motorsykel har vært involvert fra og med 2005 til og med 2009.

Ved alle ulykker på veg som medfører tap av liv, rykker vegvesenet sine ulykkesgrupper ut og sikrer data på

ulykkestedet i samarbeid med politiet. Materialet fra ulykkesgruppene blir analysert av en bredt sammensatt gruppe, som lager rapporter for alle dødsulykker på veg. Det er ulykkesrapporter for 153 motorsykelulykker med 157 omkomne som er grunnlaget for temaanalysen.

For å ikke lete formålsløst i rapporter og registre, ble noen spørsmål vi ønsket å finne svar på formulert på forhånd. Dette gjorde vi for å avklare myter om motorsykelulykker, og få svar som kan bidra til å finne gode trafikksikkerhetstiltak rettet mot motorsykkelførere.

Eksempler på spørsmål er:

- I hvor stor grad er MC-føreren offer for egen feilhandling eller vurdering?
- I hvor stor grad er MC-føreren offer for annen trafikants feilhandling eller vurdering?
- Hvor mange ulykker skyldes ekstremadferd?
- Hvordan fordeler ulykkene seg i forhold til motorsykkeltype?
- I hvor mange ulykker er føreren påvirket av alkohol eller annet rusmiddel?
- I hvor mange ulykker skyldes ulykken sykdom eller død før ulykken inntraff?
- I hvor mange ulykker var det utenlandske personer som omkom?
- I hvor stor grad var det fysiske miljøet årsak eller medvirkende årsak til ulykken?
- I hvor stor grad var teknisk feil årsak eller medvirkende årsak til ulykken?

De fleste av disse spørsmålene ble besvart ved gjennomgang av Vegvesenets 153 ulykkesrapporter

Det ble tydelig at førere med ekstrem adferd sto for en stor andel av dødsulykkene.

For å finne ut mer om disse førerne ble Utrykningspolitiet kontaktet for å sammenholde opplysninger de har som kunne fortelle noe om sammenhengen mellom ulykkesårsaken og førerens risikoadferd ellers.

Arbeidsgruppen

Arbeidsgruppen som har gjennomført temaanalysen ble etablert med ansatte i Statens vegvesen og Norsk Motorcykel Union. Det ble lagt vekt på motorsykkel-faglig bakgrunn for å sikre at dataene ble rett vurdert med hensyn til de særlige forhold som er knyttet til motorsykkelføring. Arbeidsgruppens medlemmer

har til sammen mange års erfaring som motorsyklister og har vært med i utvikling av føreropplæring og frivillig etterutdanning.

Arbeidsgruppens medlemmer har vært:

Gunnar Rydland – Statens vegvesen

Lars-Inge Haslie – Statens vegvesen

Morten Hansen – Norsk Motorcykel Union

Torbjørn Tronsmoen og Hans Petter Hoseth fra Statens vegvesen har bidratt med å lage det statistiske materialet.

Utrykningspolitiet ved Live Tanum Pasnin og Tore Johnsen sitt bidrag med kunnskap og statistikk knyttet til førerne med ekstremadferd, har vært av stor betydning for resultatet av temaanalysen.



Definisjoner

Vi gir nedenfor arbeidsgruppen sin definisjon på noen av de begrepene som er benyttet i analysearbeidet og denne rapporten.

Ekstremadferd

Som ekstremadferd har arbeidsgruppen definert:

- Kjøring uten førerrett: Føreren mangler opplæring og dermed nødvendig kompetanse til å kjøre motorsykkel
- Kjøring i ruspåvirket tilstand: Alkohol, narkotika og/eller lovlig legemidler som påvirker føreren negativt
- Uansvarlig høy fart: Høyere enn grensen for førerkortbeslag
- Aggressiv adferd: Aggressiv kjøring i forhold til andre trafikanter

“Ansvarlig” for ulykken

Som svar på spørsmålet om MC-føreren er offer for egen eller annen trafikants feilhandling, ble “ansvaret” for ulykken fordelt. Det ble ikke vurdert etter juridisk ansvar, men etter i hvor stor grad føreren ved egen adferd kunne pålegges ansvaret for ulykken.

Et eksempel kan være at bilføreren har brutt vikeplikten, men må ha hatt mulighet til å observere og

vurdere motorsyklisten. Det er andre ulykker hvor motorsyklisten har hatt uansvarlig høy fart og kjørt i ruspåvirket tilstand, hvor bilføreren ikke er levnet mulighet til normale vurderinger av vikeplikt. Det er også ulykker hvor bilfører på grunn av uoppmerksomhet har hatt adferd som ikke motorsykkelføreren har kunnet vurdere som sannsynlig.

Erfaring

For å kunne vurdere erfaringsnivået til førerne og finne svar på om det er sannsynlig at erfaring gir lavere risiko for å havne i dødsulykke, er data om når føreren fikk førerrett og hvor lenge føreren har vært registrert som eier av motorsykkel viktige. Det er da lagt til grunn at de langt fleste som eier motorsykkel bruker den, og at det er få som skaffer seg erfaring gjennom å låne eller leie motorsykkel.

Motorsykkel er annerledes en bil i en slik sammenheng, da noen tar førerkort for motorsykkel men kjører lite. Tilfredsstillende kompetanse for å føre et kjøretøy er avhengig av en viss grad av kontinuitet, så også for motorsykkel.

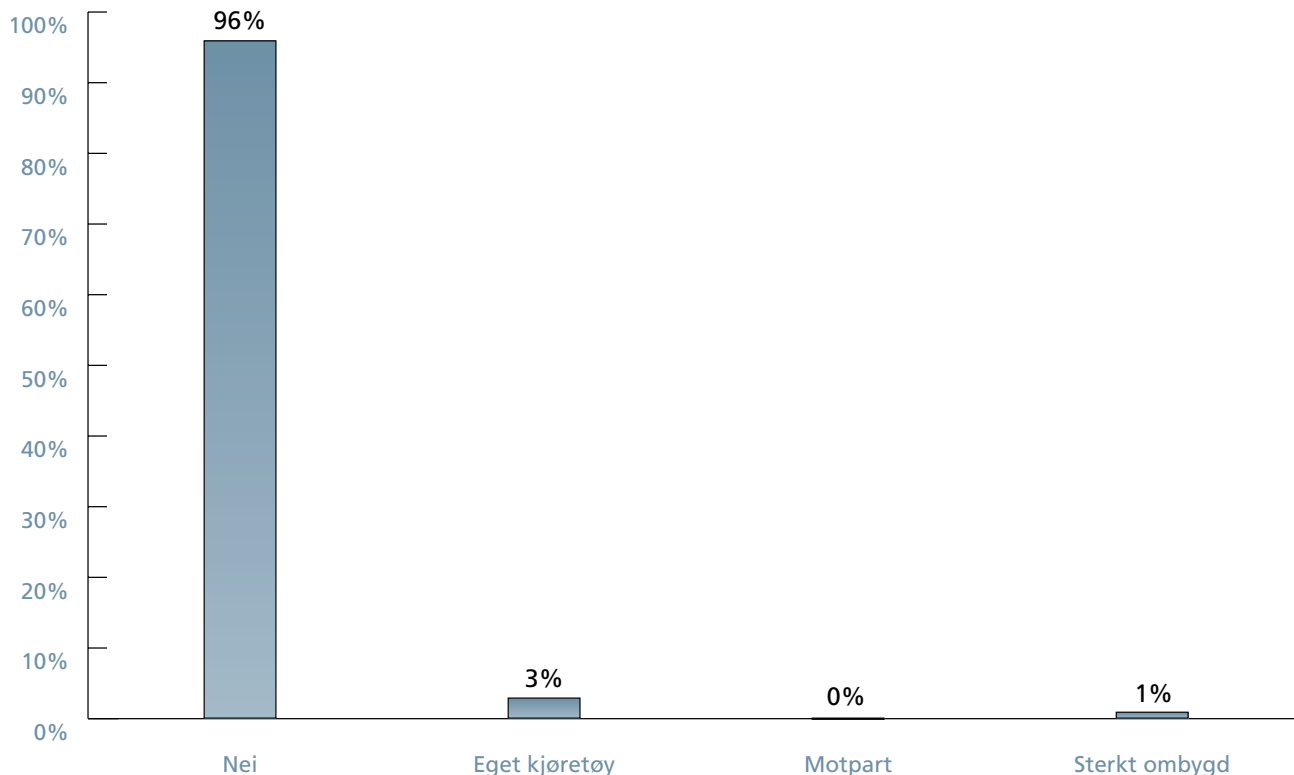


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



2. Kjøretøyet

2.1 Var teknisk feil på motorsykkelen årsak til ulykken?



Figur 1 Teknisk feil på kjøretøy

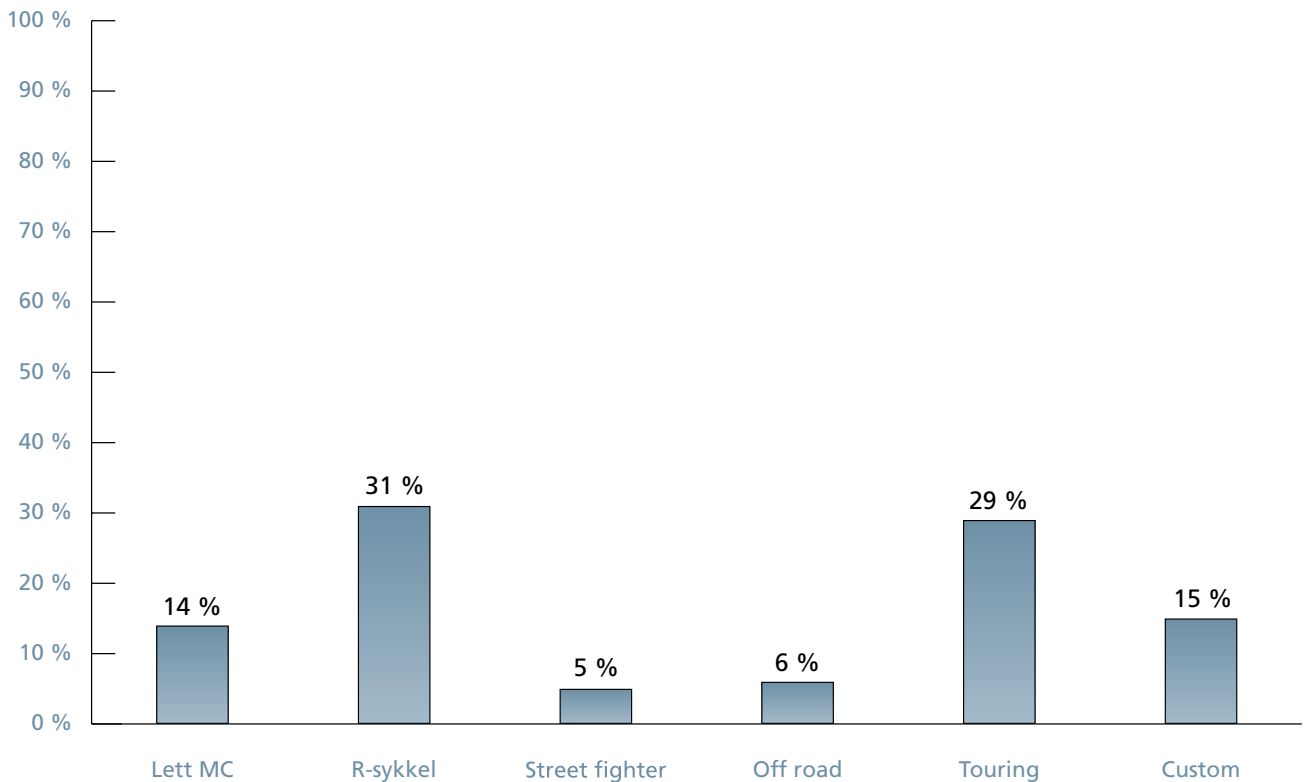
Tekniske feil på motorsykkelen var svært sjelden årsak til dødsulykker på MC

Den tekniske tilstanden til motorsykler har vært en del av debatten rundt sikkerhet på motorsykkel. I analysen er teknisk feil ved motorsykkelen registrert som årsak eller medvirkende årsak i kun 3 % av ulykkene. Teknisk feil har vært knyttet til slitt dekkutrustning og feil lufttrykk. I ett tilfelle var det motorhavari. To motorsykler var sterkt ombygd, noe som kan ha hatt en betydning for at det ble en ulykke.

Analysen gir grunn til å tro at tiltak rettet mot teknisk tilstand på kjøretøyet, vil ha en begrenset virkning i forhold til dødsulykkene.



2.2 Var R-motorsykkkel overrepresentert i dødsulykkene?



Figur 2 Type motorsykkkel

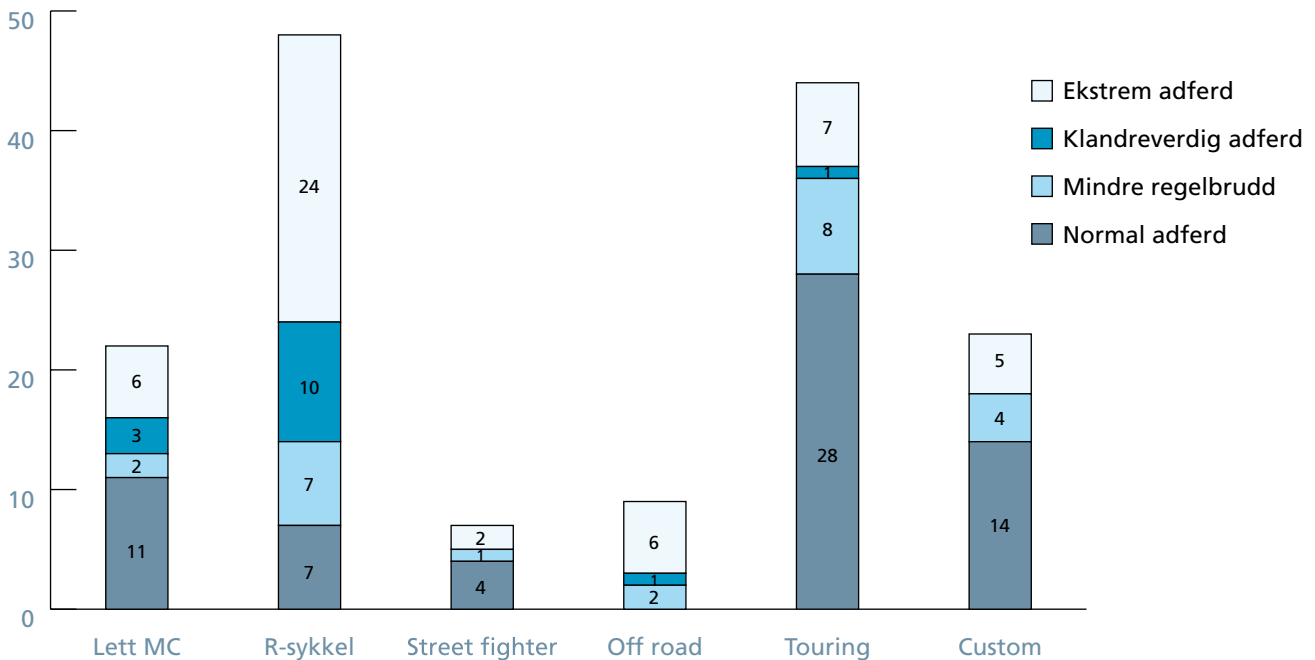
R-motorsykkkel var overrepresentert i dødsulykkene

Såkalte R-sykler (Racing/Supersport) kjennetegnes ofte ved høy effekt og en foroverlent kjørestilling. Tidligere undersøkelser har vist at slike motorsykler var overrepresentert i ulykker. De motorsykkkelmodellene som arbeidsgruppen har lagt inn i kategorien R, er i overensstemmelse med det bransjen, forsikringselskapene og brukerne definerer som R-sykler. Det betyr at når en R-sykkkel blir gammel nok går den over til å bli en klassisk motorsykkkel, kjøpt og brukt av en mindre risikovillig brukergruppe.

Analysen viste at det også i denne undersøkelsen var en høyere andel motorsykler som kan kategoriseres som R-motorsykkkel med i ulykkene enn de andre kategoriene. I halvparten av de 48 ulykkene hvor R-motorsykkkel var involvert var det utvist ekstrem adferd i forbindelse med ulykken.



2.3 Gjenspeiles adferden i motorsykkeltype?



Figur 3 Type motorsykkel - adferd

Adferdstype fordelt på motorsykkeltype

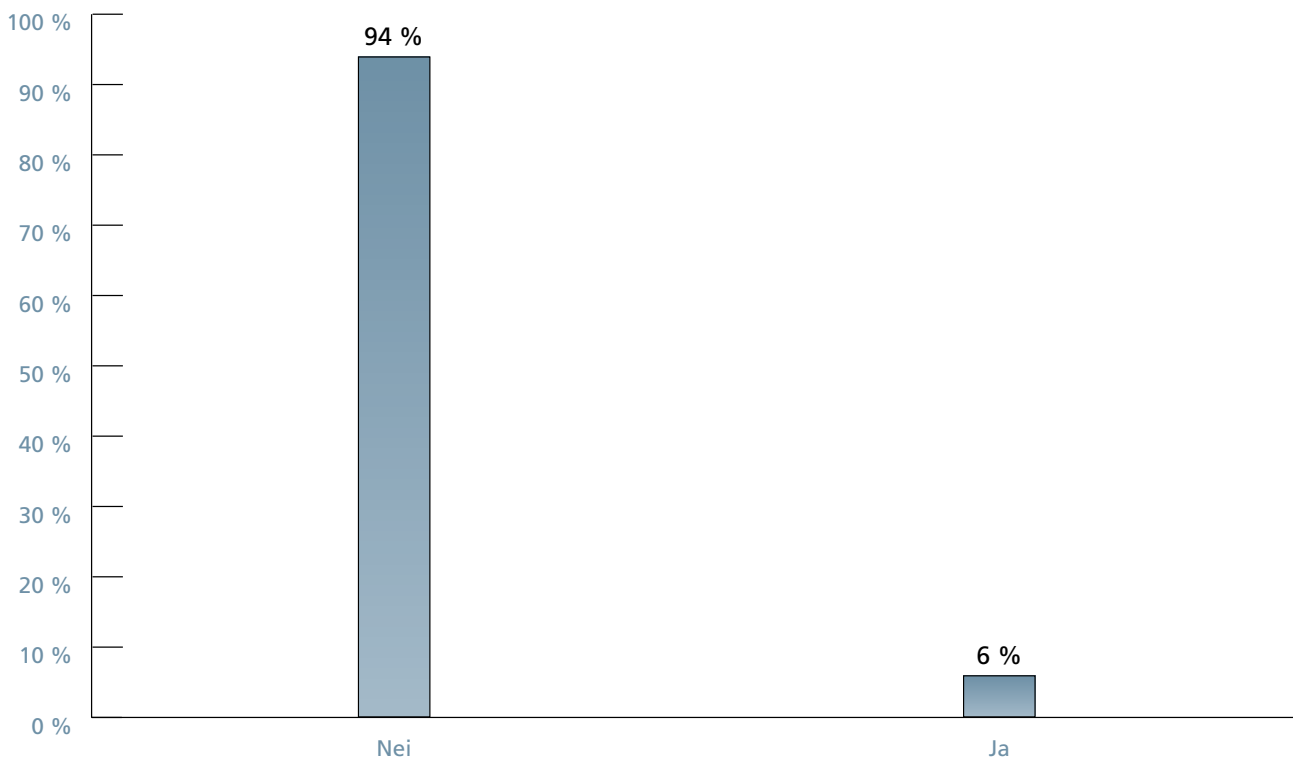
Figuren viser at det er R-sykkel og offroad sykkel som er motorsykkeltypene som i stor grad er belastet med ekstrem adferd i forhold til dødsulykkene. De som har forulykket på offroad sykkel har i hovedsak utvist ekstremadferd (6 av 9). Det handler i stor grad om ulovlig kjøring av uregistrert crosssykkel og uten førerkort.

Kunnskapen om adferd og motorsykkel type vil kunne brukes for å forme tiltak og budskap, der hvor det er mulig å definere gruppen som benytter motorsykkeltypen. Det eksisterer for eksempel noen definerte R-sykkel miljøer, og lett MC benyttes mest av aldersgruppen 16 til 18 år.



3. Vegmiljøet

3.1 Var veg og vegmiljøet årsak eller medvirkende årsak til ulykken?



Figur 4 Veg og vegmiljø

Veg og vegmiljø var i liten grad direkte årsak til dødsulykker på MC, men var i noen grad medvirkende årsak.

Dårlige veger er ofte beskrevet som en vesentlig risiko for motorsyklister. Analysen viser derimot at veg og vegmiljø var årsak eller hadde en medvirkende årsak til kun 6 % av dødsulykkene. Da er det grus eller dieselsøl i kjørebanelen som ofte er årsaken knyttet til vegmiljøet.

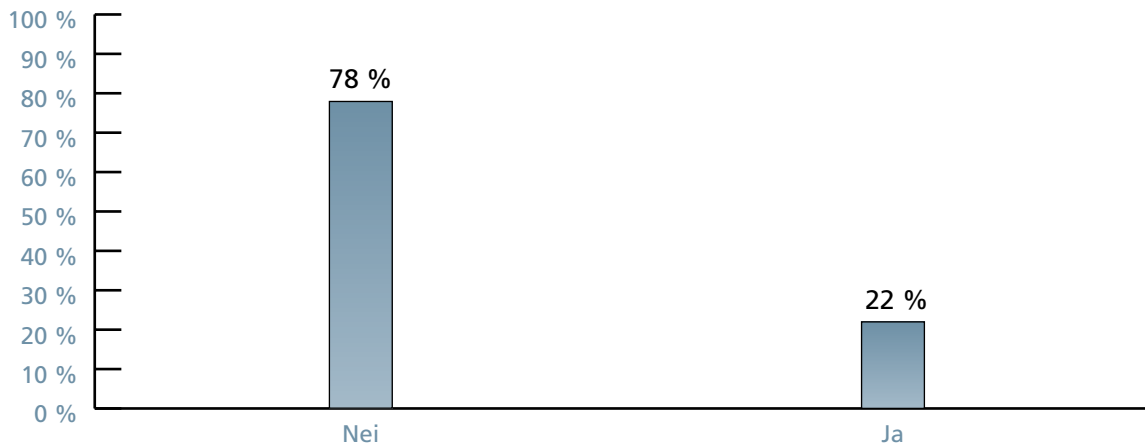
Det er viktig å presisere at vegmiljøet ikke skal være årsak eller medvirkende årsak til noen ulykker. Det må allikevel anses som lite når det er årsak i 6 % av dødsulykkene.

Det lave tallet kan være et resultat av at fokuset på dårlige veger har gjort motorsykkelførere mer bevisst på farene, og at de er spesielt oppmerksomme og reduserer kjørefarten.

Dessuten kan det stadige fokuset på førerkompetanse ha gjort at mange norske motorsyklister har skaffet seg kjøreteknisk og strategisk kompetanse som gjør dem i stand til å takle en utfordrende vegstandard.



3.2 Hadde vegmiljøet betydning for skadeomfanget?

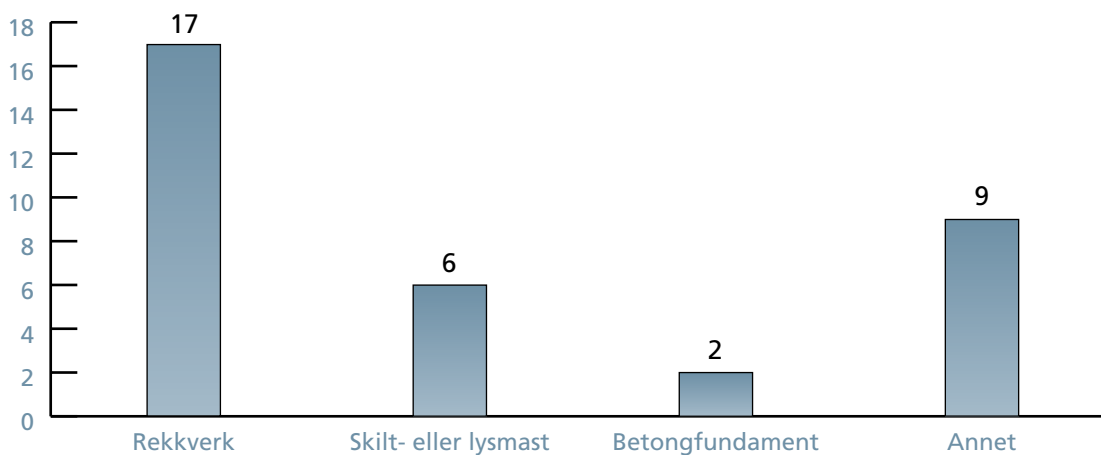


Figur 5 Vegmiljø – skadeomfang

Mange som veltet på motorsykel omkom i sammenstøt med en rekkverksstolpe

Spørsmålet som var stilt før analysen var: I hvilken grad påvirker infrastrukturen rundt vegen skadeomfanget?

Analysen viser at i 22 % (34 av 153 ulykker) av tilfellene så var vegmiljøet årsak eller medvirkende årsak til at skadeomfanget økte



Figur 6 Vegmiljø - veginstallasjon

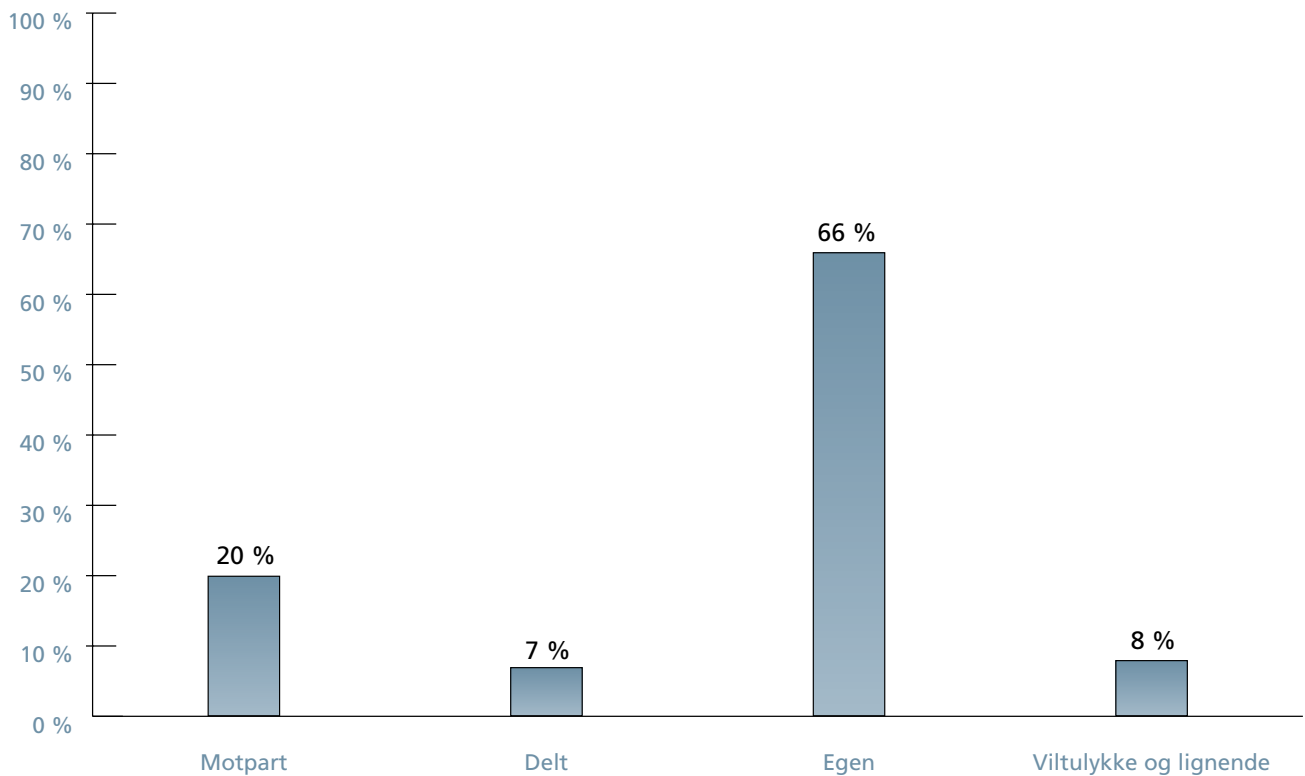
I halvparten av de 34 ulykkene hvor vegmiljøet var årsak eller medvirkende årsak til økt skadeomfang, traff den forulykkede en rekkverksstolpe. Annet er steingjerde, ikke bearbeidet sideterreng innenfor sikkerhetssoner og sikringsskap i tunnel.

Arbeidet med å gjøre vegen sikker for alle trafikantgrupper, med tilgivende sideterreng og bruk av rekkverk med underskinner, vil kunne utgjøre en forskjell når uhellet er ute.



4. Føreren

4.1 Hvem var ansvarlig for MC-ulykken?



Figur 7 Utløsende faktor

Uoppmerksomme bilførere var ikke den utløsende part i de fleste dødsulykker på MC

Det er i andre rapporter og i debatten om MC-sikkerhet vist til at motorsyklisten ofte er den uskyldige i motorsykkelykker, og at bilførere ofte har skyld.

Analysen viser at motorsyklisten selv var årsak til ulykken i 66 % av ulykkene. Ansvaret er fordelt i forhold til hvem som var nærmest til å være den utløsende part for ulykken, uavhengig av juridisk skyld.

8 % av ulykkene er viltulykker eller ulykker med omstendigheter som ingen av førerne kan lastes for.

I 20 % av ulykkene var motpart ansvarlig for ulykken der motorsyklisten omkom.

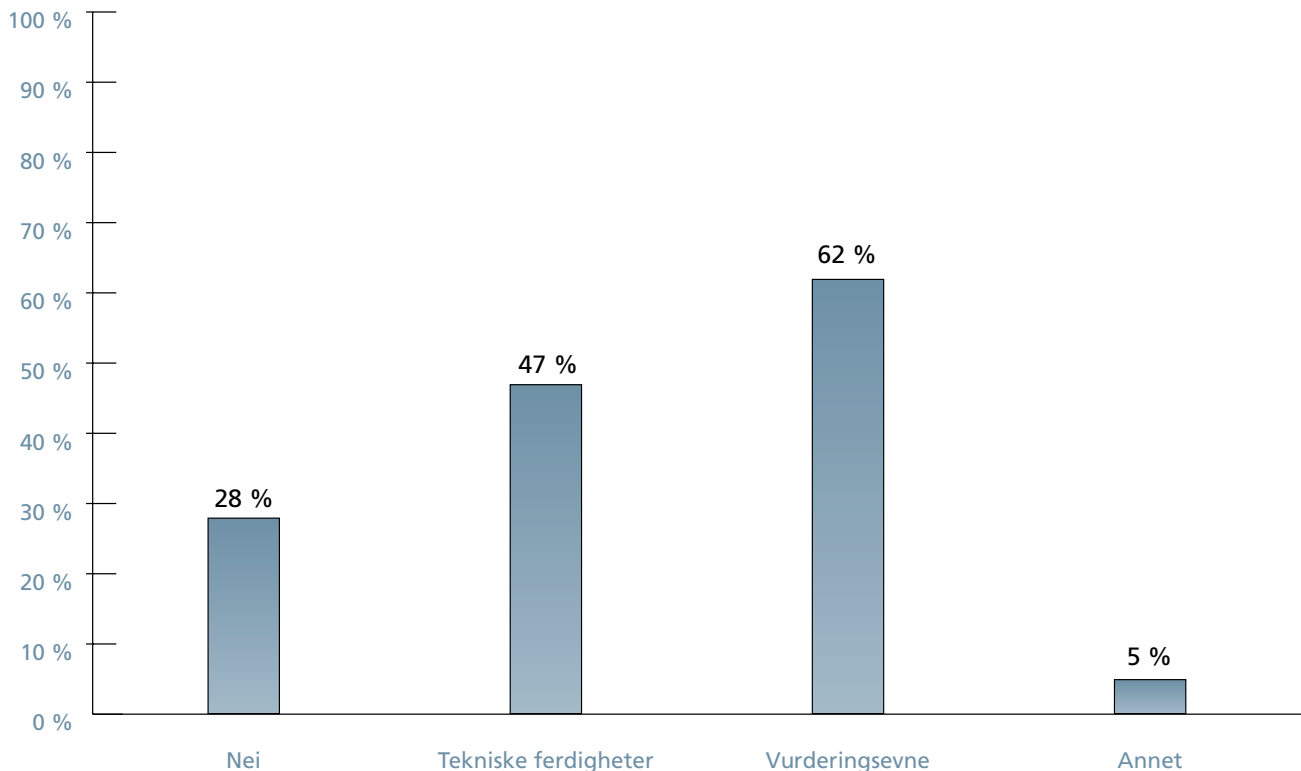
Der motpart var ansvarlig for ulykken var 8% utløst av møtende bil som svingte venstre i vegkryss og overså møtende motorsyklist.

3% av ulykkene var utløst av bil som kjørte inn på forkjørsvog og overså motorsyklist.

For å motvirke denne type ulykker må tiltak rettes mot begge trafikantgruppene som er involvert. Tiltak for å øke bilførere sin oppmerksomhet på motorsykkelen i trafikkbildet, og tiltak for å bevisstgjøre motorsyklistene om behovet for å gjøre seg synlig ved bekleddning og adferd.



4.1 Var kompetansemangel årsak til ulykken?



Figur 8 Kompetansemangel

Hvor mange omkommer på motorsykkel fordi de mangler kjøreteknisk kompetanse eller strategisk kompetanse

Å vite hvordan man kjører en motorsykkel er av stor betydning for trafiksikkerhet. Trafikal kompetanse ses på som de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og motivasjon som føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte. I analysearbeidet er det umulig med sikkerhet å avklare holdninger og motivasjon. Den manglende kompetanse som er registrert er kjøreteknisk ferdighet og vurderingsevne på bakgrunn av valgt handling.

En utløsende faktor var mangel på både teknisk- og vurderingskompetanse (begge manglene er registrert på den ulykken det gjaldt og gir derfor over 100% i figuren).

Feil vurderinger (62%) er oftere årsak enn manglende teknisk ferdighet (47%).

I 25 % av ulykkene hvor kompetansemangel var en utløsende faktor hadde ikke føreren førerkort.

5% annet er ulykker hvor det var mistanke om rus, ulovlig motorsport og lignende, som gjør det vanskelig å ta stilling om det var kompetansemangel.



4.3 Var manglende erfaring utslagsgivende for ulykkene?

Har erfaring betydning for hvor utsatt føreren er for ulykker?

I forbindelse med kompetansemangel, fant arbeidsgruppen det viktig å se på erfaringsnivå i forhold til ulykkesutsatthet.

Ved å se på antall år den forulykkede har stått som eier av motorsykkel, sett opp mot antall år vedkommende har hatt førerrett for motorsykkel, mener vi å ha en indikasjon på erfaringsnivå. Det er da lagt til grunn at de langt fleste som eier motorsykkel bruker den, og at det er få som skaffer seg erfaring gjennom å låne eller leie motorsykkel. Erfaringen er definert som det tidsrommet som vedkommende har eid motorsykkel og samtidig hatt førerrett.

Analysen viste at i 20 av de 153 ulykkene hadde MC føreren over 10 års erfaring, og kunne anses som erfaren. Dette utgjorde 13 % av ulykkene.

I 50 % av ulykkene hadde føreren mindre enn 2 års erfaring.

Det er i flere undersøkelser vist at erfaring som bilfører bidrar til redusert ulykkesutsatthet. Denne analysen viser at det samme ser ut til å gjelde for MC førere.

Hvor mange av de omkomne hadde "gammel" førerrett og "fersk" erfaring?

Med en økende gjennomsnittsalder på motorsyklister, er det mistanke om at ulykkesbildet preges av "tilbakevendte" motorsyklister. Med "tilbakevendt" motorsyklist, menes personer som har et langt opphold i fra motorsykkeltkjøring, eller begynner å kjøre motorsykkel flere år etter at de tok førerkort.

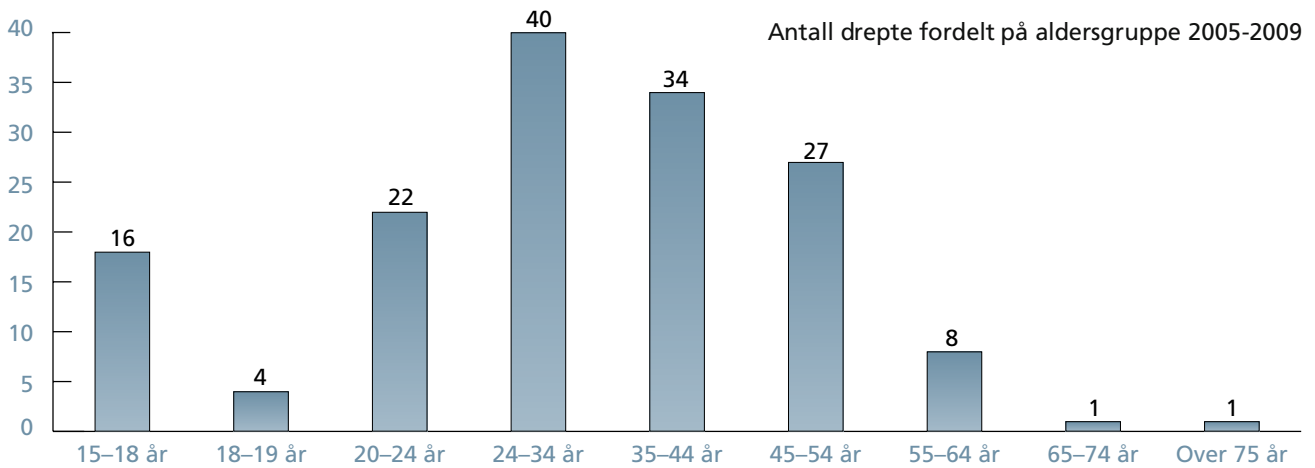
Ved å se på når vedkommende fikk førerrett og når motorsykkelen ble anskaffet, gir det et bilde av om de har "gammel" førerrett og "fersk" erfaring.

Av de forulykkede var det 15 stk. med mindre enn 2 års erfaring med førerrett fra før 2000.

Det er 7 stk. som har mellom 2-5 års erfaring med førerrett fra før 1995. Det er 22 førere (14 %) som kan antas å være "tilbakevendt" motorsyklist. Det var færre enn antatt, men viser at førerkompetanse ser ut til å måtte vedlikeholdes for å være tilfredsstillende.



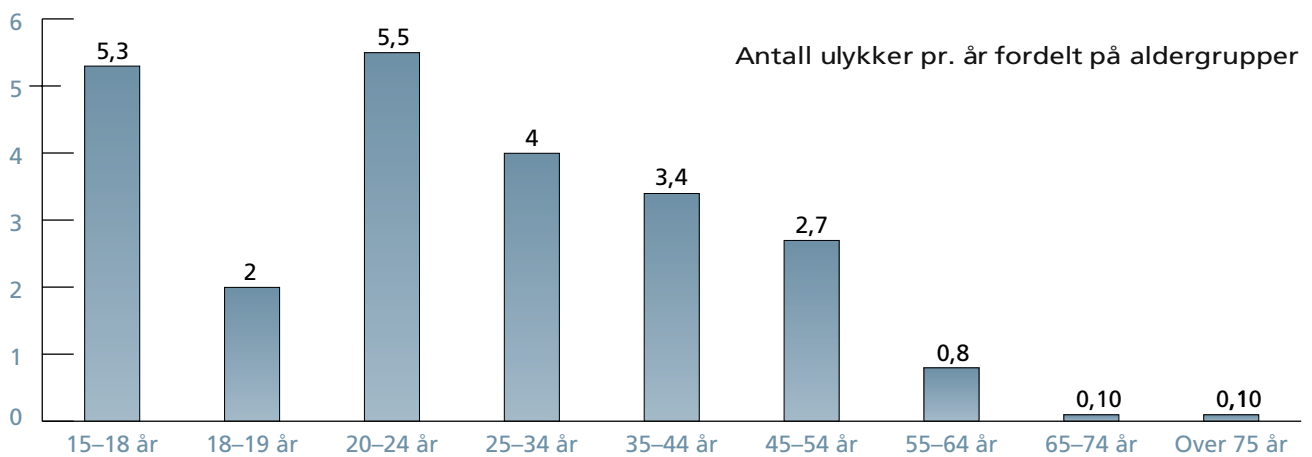
4.4 Hvordan er aldersfordelingen på de forulykkede?



Figur 9 Ulykker fordelt på aldersgruppe

Det er flest omkomne under 34 år

Også på motorsykkel er de yngre den mest utsatte gruppen. De fleste som ble drept på motorsykkel i perioden er under 34 år.

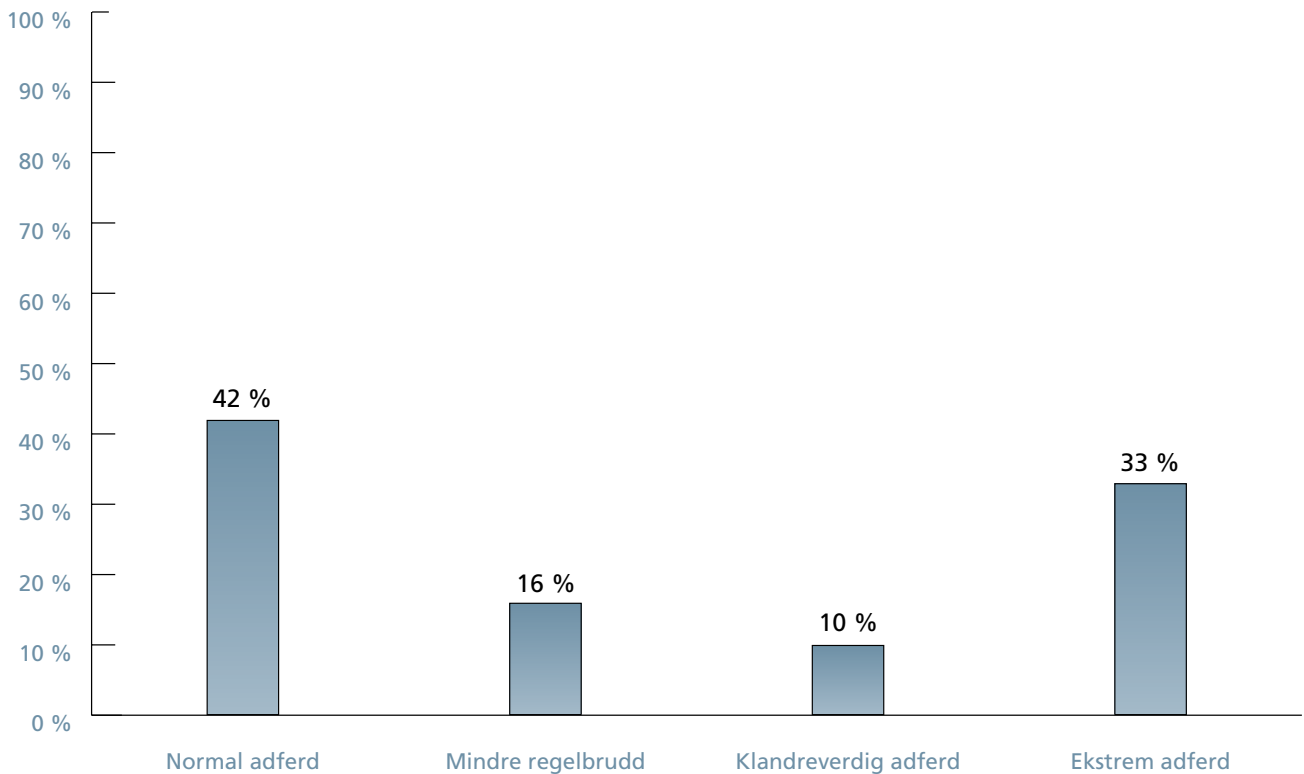


Figur 10 Ulykker pr. år fordelt på aldersgrupper

Ved å fordele antall ulykker pr. år i forhold til aldersgruppen, skiller aldersgruppen 15 – 18 år og 20 – 24 år seg ut som mest ulykkesutsatt



4.6 Hva slags adferd kjennetegnet dødsulykkene?



Figur 11 Adferd

Mange med ekstrem adferd i dødsulykkene

For å se på adferd knyttet til ulykkene ble adferden kategorisert med :

- Normal adferd – Innenfor gjeldene regelverk -42%
- Mindre regelbrudd – Regelbrudd men ikke risikofull adferd -16%
- Klanderverdig adferd - Regelbrudd og risikofull adferd -10%
- Ekstrem adferd – Regelbrudd og farlig adferd -33%

33 % av ulykkene skyldtes ekstrem adferd.

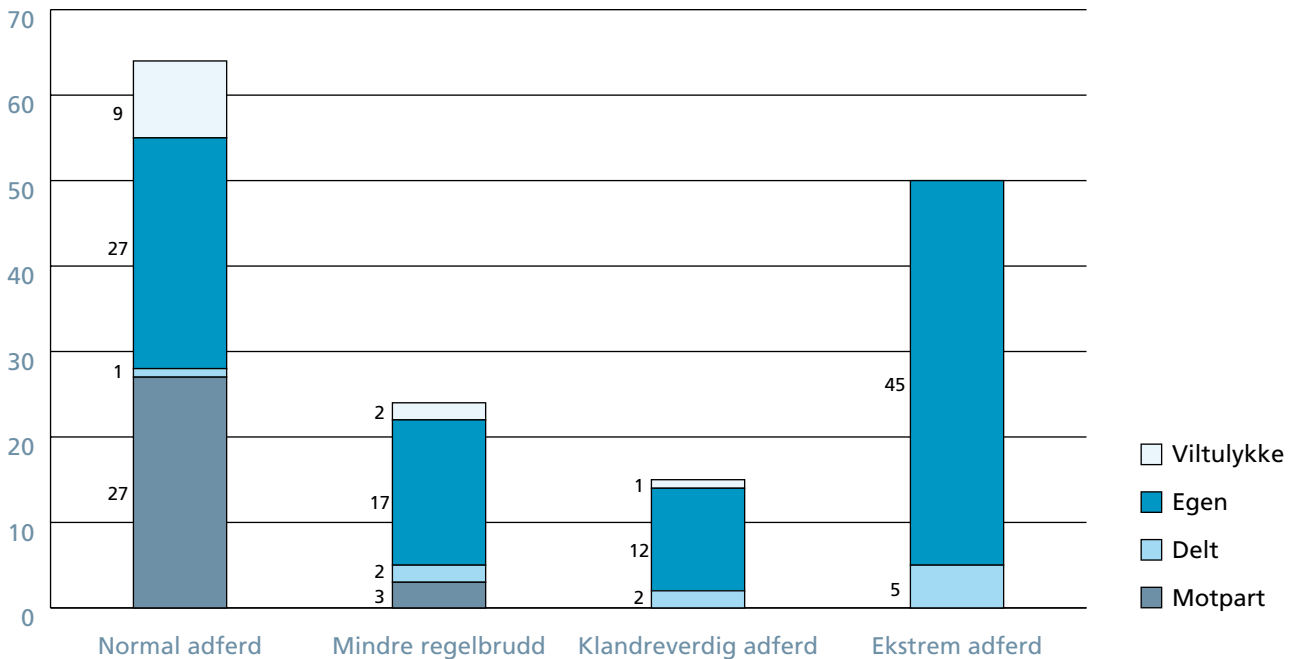
Som ekstremadferd anses:

- Kjøring uten førerett: Uten førerkort mangler føreren opplæring og derfor nødvendig kompetanse til å kjøre motorsykkel
- Kjøring i ruspåvirket tilstand: Både alkohol, narkotika og lovlige legemidler som påvirker føreren negativt
- Uansvarlig høy fart: Høyere enn grensen for førerkortbeslag
- Aggressiv adferd: Aggressiv kjøring i forhold til andre trafikanter

En så høy andel av forulykkede med ekstrem adferd peker på en utfordring knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet. Førere med ekstrem adferd kan være vanskeligere å nå med tradisjonelle virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet. Konsekvensen av ulykkene kan i noen grad reduseres ved vegtekniske tiltak.



4.7 Hvordan påvirker adferden ansvaret for ulykken?



Figur 12 Utløsende faktor - adferd

MC-førere med normal adferd er i liten grad skyld i egen ulykke

De fleste som holder seg innenfor gjeldende regelverk overlever. Analysen viser imidlertid at det å være lovlydig alene ikke er noen garanti for å overleve.

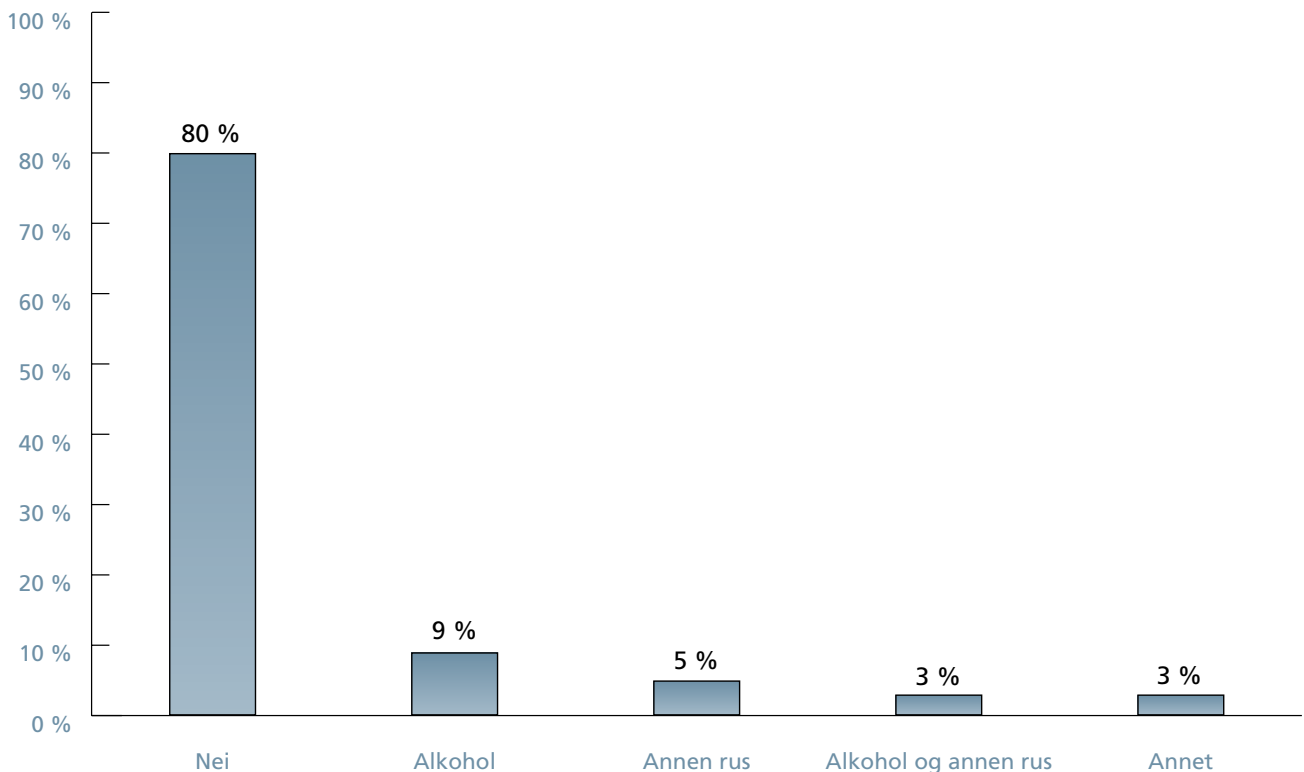
Figuren viser at det i 27 av de 64 ulykkene hvor føreren anses å ha holdt seg innenfor gjeldene regelverk var motpart utløsende faktor for ulykken. 9 av de 64 ulykkene var viltulykker.

I de øvrige ulykkene er det i stor grad manglende kjøreteknisk ferdighet eller vurderingsevne som ser ut til være en utløsende faktor til ulykken

For å motvirke denne typen ulykker må tiltak rettes mot begge trafikantgruppene som er involvert. Tiltak for å øke bilførere sin oppmerksomheten på motorsykkelen i trafikkbildet og tiltak for å bevisstgjøre motorsyklister om behovet for å gjøre seg synlig ved bekledning og adferd. Arbeidet med å etablere tilfredsstillende kompetanse, gjennom god føreropplæring og motivasjon til frivillig kursing og opplæring som bidrar til bedre kompetanse, må også fortsette.



4.8 Hvor mange var ruspåvirket?



Figur 13 Ruspåvirket

I 20 % av ulykkene var føreren ruspåvirket

31 av førerne var påvirket av alkohol eller annet rusmiddel. Det var også ofte knyttet svært høy fart til de ulykkene hvor føreren var ruspåvirket.

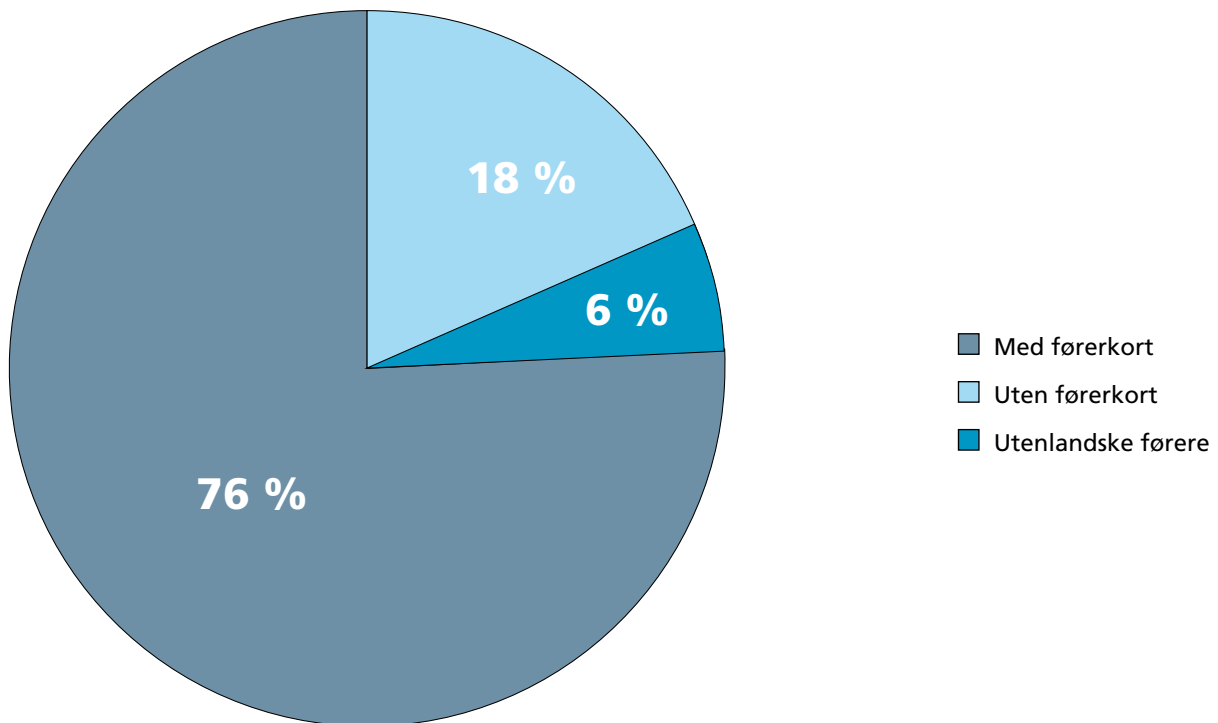
Figuren viser at det er 9% som var påvirket av alkohol og 8% var enten påvirket av narkotiske stoffer alene, eller i sammen med alkohol.

3 % annet er ulykker hvor det har vært mistanke om rus, men hvor det ikke er tatt blodprøve.

Ruspåvirkede førere utgjør uavhengig av kjøretøy en stor risiko for seg selv og andre. Kjøring under påvirkning av alkohol er det i flere år vært jobbet aktivt for å motvirke. Den stigende andelen av ulykker hvor fører har vært påvirket av andre rusmidler alene, eller i tillegg til alkohol, krever en fortsatt utvikling av verktøy og metoder for å kunne avsløre og stoppe denne adferden.



4.9 Hvor mange manglet førerkort?



Figur 14 Førerrett

I 18% av ulykkene hadde ikke føreren førerkort.

27 av førerne hadde ikke førerkort for motorsykkel. Uten føreropplæring og førerprøve er kompetansemangelen fremtredende og kjøringen ofte knyttet til ekstrem adferd. I 38% (19 stk) av ulykkene som ble utløst av ekstrem adferd, hadde ikke føreren førerkort.

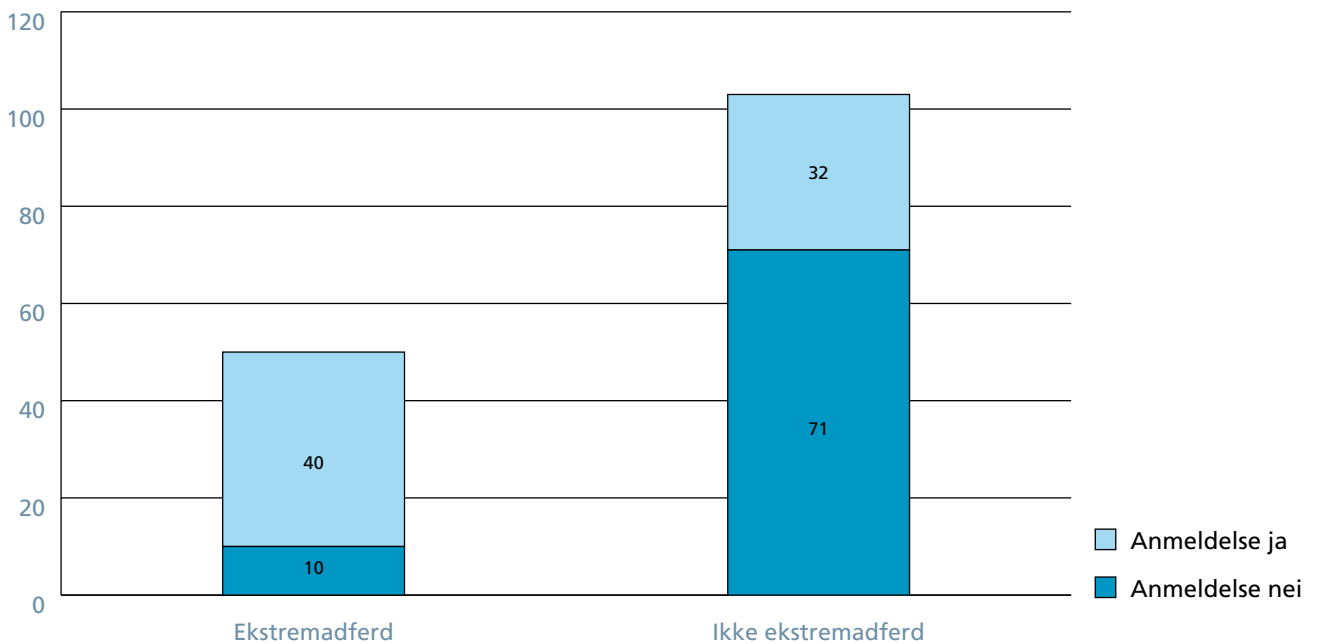
Kjøring uten førerkort viser også et forhold til lover og regler som er lite forenlig med trafiksikkerhet.

I 6% (9 stk) av ulykkene var utenlandske statsborgere involvert. Det er ikke sjekket om de hadde førerrett

Det er av stor betydning for trafiksikkerheten at det legges til rette for tiltak som forhindrer førere i å kjøre ruspåvirket eller uten førerkort.



4.10 Hvor mange av førerne med ekstremadferd hadde utvist ekstremadferd på andre områder tidligere?



Figur 15 Adferd – registrert med anmeldelse

80 % av førerne med ekstrem adferd var anmeldt hos politiet for ulike forhold

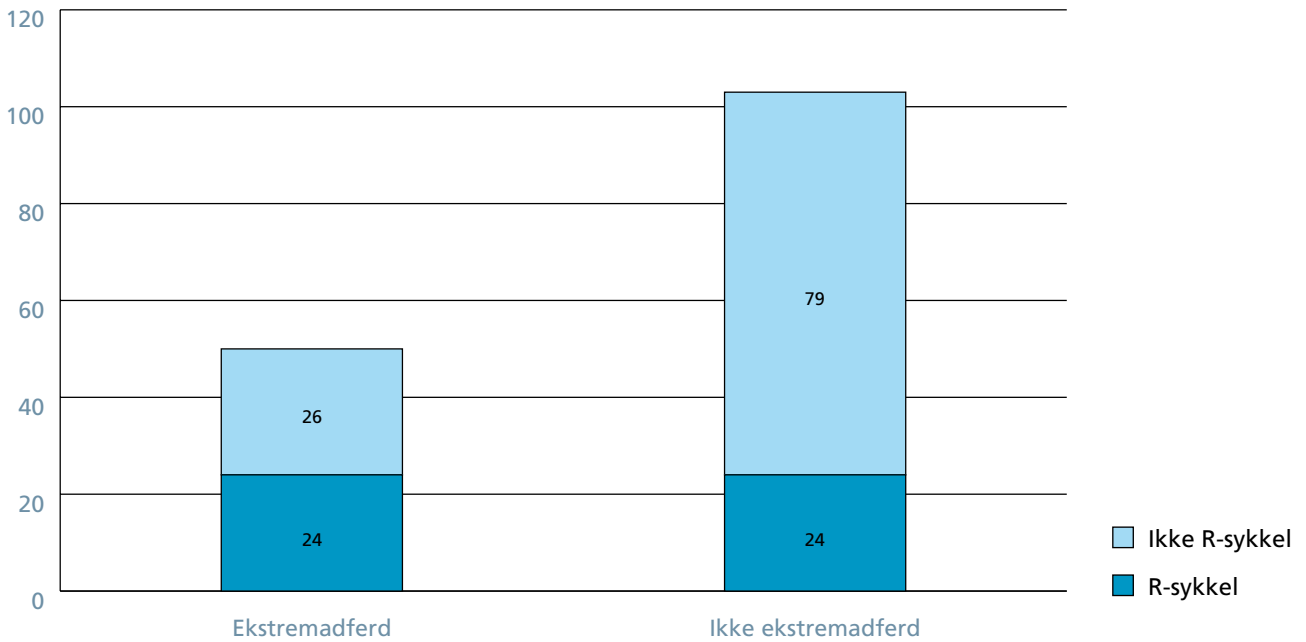
At det i så mange ulykker er ekstremadferd som er årsaken, gjorde det nødvendig å se nærmere på denne gruppen. Utrykningspolitiet ble involvert i arbeidet på bakgrunn av deres studie "hvem fortjener politiets oppmerksomhet", som blant annet ser på i hvilken grad forulykkede i trafikkulykker er registrert hos politiet tidligere.

Av de 50 ulykkene som var forårsaket av ekstremadferd var 40 av de forulykkede registrert hos politiet med anmeldelse for vinningskriminalitet, narkotika, vold, skadeverk, trafikkovertrедelser og annet. Det var totalt 72 av de forulykkede førerne som var anmeldt hos politiet. Det var flest anmeldelser for trafikkforhold, men 76 % var anmeldt for andre og flere forhold. 24 % var anmeldt bare for trafikkforhold.

Analysen viser at det er en urovekkende høy andel (47 %) av de omkomne som har utvist en ekstremadferd på andre områder i livet som har ført til politianmeldelse. Det blir viktig i det videre trafikksikkerhetsarbeidet at denne kunnskapen legges til grunn i prioritering av trafikksikkerhetstiltak.



4.11 I hvor mange av dødsulykkene var ekstremadferd og R sykkel involvert?



Figur 16 Ekstremadferd – R-sykkel

50 % av dødsulykkene med ekstremadferd skjedde på R-sykkel

Det var spørsmål om R-sykkel tiltrekker seg personer med tendenser til ekstremadferd.

I ca. 50 % av dødsulykkene med R-sykkel var årsaken ekstremadferd. Det kan se ut til at R-sykkel tiltrekker seg personer med tendenser til ekstremadferd.

I ca. 50 % av ulykkene med ekstremadferd var ikke R-sykkel involvert, så ekstrem adferd er ikke alene betinget av motorsykkeltipe.



Andre stilte spørsmål som ble besvart

Fører kjøring i gruppe med flere motorsykler til høyere risiko?

I 23 % av ulykkene kjørte motorsyklisten i gruppe med flere. Vi fant kun ett tilfelle hvor det er sannsynlig at gruppedynamikken kan ha ført til risikoadferd, i de øvrige ulykkene var det andre utløsende faktorer.

Er kjøring på ukjente steder en utløsende faktor for ulykken?

I 14 % av ulykkene var motorsyklisten antatt ukjent på ulykkesstedet. Analysearbeidet kan ikke dokumentere at den utløsende faktoren var at føreren ikke var kjent på stedet, men det kan indikere at å kjøre på ukjente steder krever særskilt oppmerksomhet fra føreren.

Skyldes ulykken at føreren ikke er kjent med kjøretøyet?

I 14 % av tilfellene var motorsykkelen lånt av andre. I 6 % av ulykkene var motorsykkelen stjålet. I forhold til tidligere undersøkelser, er det færre stjalne og lånte motorsykler i det materialet som her er analysert. Det bør fortsatt jobbes med å bevisstgjøre risikoen det er å kjøre ukjent motorsykkel og sikre motorsykkelen mot tyveri.

Skyldes ulykken helsesvikt?

Helsesvikt, eller akutt sykdom ble funnet i bare 2 av de 153 ulykkene. Det kan på bakgrunn av denne analysen ikke anses som en risikofaktor.

Skyldes ulykken lite søvn?

I 5 av 153 ulykker var det sannsynlig at føreren hadde lite søvn i forkant av ulykken. Det var i ulykkene andre faktorer som ble ansett som utløsende. Arbeidsgruppen finner derfor ikke at lite søvn alene kan fremheves som risikofaktor på bakgrunn av analysen.



Konklusjoner

Antallet dødsulykker med motorsykkel er de seneste årene svakt redusert. Siden antallet motorsykler har økt i samme periode (fra 103 028 registrerte lette og tunge motorsykler i 2005 til 132 888 i 2009) er risikoen redusert. Det betyr ikke at arbeidet med tiltak mot ulykkene skal reduseres. Men med færre ulykker krever det mer kunnskap om ulykkene for å kunne foreslå tiltak som kan forventes å ha en effekt.

Så langt i arbeidet mener arbeidsgruppen at resultatene forteller at det er god grunn til å fortsette med mye av det vi allerede gjør for bedre trafiksikkerhet på motorsykkel.

Tiltak som målrettede trafikkontroller, SE OSS kampanjer, god føreropplæring, frivillig etterutdanning, skjema for å melde inn vegfeller og "Full Kontroll bøkene" er antagelig en del av årsaken til at Norge allerede i 2006, på European Transport Safety Council sin statistikk var et av de sikreste landene i Europa å kjøre motorsykkel i.

Kunnskapen fra analysearbeidet viser at tiltak for å redusere de 42 % av ulykkene hvor MC-føreren anses og ha holdt seg innenfor gjeldende regelverk, må rettes mot bilførerens oppmerksomhet i forhold til motorsykkelen og videreutvikling av MC-førernes kompetanse.

Med tanke på at vegmiljøet var årsak til at skadeomfanget ble større i 22 % av dødsulykkene er det også viktig å gjennomføre planlagte tiltak nedfelt i håndbok 245 – MC sikkerhet, som underskinner på rekkverk og andre anbefalte tiltak for å legge de fysiske forholdene bedre til rette for sikker ferdsel på motorsykkel.

Kjøring i ruspåvirket tilstand og kjøring uten førerkort utgjør hver for seg ca. 20 % av dødsulykkene. De som kjører ruset kjører også ofte uten førerkort, og utgjør en stor andel av de ulykkene hvor ekstremadferd var utløsende faktor for ulykken.

Ekstremadferd utgjør hele 33 % av ulykkene. 80 % av førerne i disse ulykkene var registrert med anmeldelse til Politiet for vinningskriminalitet, narkotika,

vold, skadeverk, trafikkovertrедelser eller annet. I de fleste tilfellene var det registrert mange anmeldelser pr. person.

Arbeidsgruppen mener at dette er viktig kunnskap som gjør at mange av tiltakene som gjøres i dag som føreropplæring, kampanjearbeid og lignende, sannsynligvis ikke vil virke på den store gruppa som omkom på grunn av ekstremadferd. Politiets arbeid med kontrolltiltak vil øke oppdagelsesrisikoen, men med et allerede belastet rulleblad kan oppdagelsesrisikoen ha en vesentlig mindre preventiv virkning.

Denne kunnskapen bør motivere for å utvikle tiltak som kan virke på denne gruppen, i et samarbeid mellom flere etater, for eksempel Politiet, Helsevesenet og Statens vegvesen.

Mulige tiltak

- Videreutvikle føreropplæring på motorsykkel med fokus på strategisk tenking
- Styrke etterutdanningstilbud som etterutdanningskurs og tiltak av typen Full Kontroll/Godt Tenkt
- Bevisstgjøre bilførere på motorsykkelen i trafikkmiljøet gjennom opplæring og kampanjer
- Bevisstgjøre motorsykkeleiere om risikoen ved å låne bort kjøretøyet, og behovet for å sikre motorsykkelen mot tyveri.
- Stanse ekstremadferd gjennom kontrolltiltak og sanksjoner rettet direkte mot målgruppen
- Gjennom MC kollektivet kanalisere ulovlig risikoadfærd på veg til lovlige arenaer som motorsportsanlegg
- Kontroll og overvåking av risikosøkende ungdom og personer med kriminell adferd
- Styrket ruskontroll med innføring av faste grenseverdier og nye kontrollmetoder
- Erstatte rekkverk med tilgivende sideterreng
- Gjennomføre planlagte tiltak som underskinner på rekkverk og andre anbefalte tiltak i håndbok 245 MC – sikkerhet, utforming og drift av veg- og trafikksystemer.





Foto: Colourbox.com



Videre arbeid

Dette er en sammenfatning av det arbeidsgruppa mente var de viktigste funnene i analysearbeidet. Det videre arbeidet med dataene fra analysearbeidet vil være å benytte kunnskapen fra analysen i arbeidet for økt trafiksikkerhet for motorsyklister.

Arbeidet med rapportene fra dødsulykkene har vært omfattende og vist at det er noe data som bør

registreres bedre på ulykkesstedet. Data om bruk av sikkerhetsutstyr i tillegg til hjelm, er ikke godt nok registrert på alle ulykkene. Det gjør at analysen ikke kan si noe konkret om bruken av sikkerhetsutstyr. Ved å foreta en oppdatering av databasen hver vinter, vil det til enhver tid være tilgjengelig data på utviklings-trekk som er vesentlig kunnskap i arbeidet for bedre trafiksikkerhet.



Foto: Colourbox.com



Utvikling dødsulykker på motorsykkel og med personbil

År	Antall drepte motorsyklister	Registrerte motorsyklister	Antall drepte bilførere (personbiler)	Registrerte personbiler	Antall drepte motorsyklister/registrerte motorsyklister*	Antall drepte bilførere/registrerte personbiler*
2000	40	85672	194	1 851 929	4,7	1,0
2001	28	90268	164	1 872 862	3,1	0,9
2002	37	94645	182	1 899 767	3,9	1,0
2003	28	98800	164	1 933 660	2,8	0,8
2004	32	103716	153	1 977 922	3,1	0,8
2005	31	109338	126	2 028 909	2,8	0,6
2006	34	116875	141	2 084 193	2,9	0,7
2007	32	126207	136	2 154 837	2,5	0,6
2008	31	134721	149	2 197 193	2,3	0,7
2009	26	141235	127	2 244 039	1,8	0,6
2010	26	146592	125	2 308 548	1,8	0,5

Figur 17

* Antall drepte per 10000 kjøretøy





Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Boks 8142 Dep.
N-0033 Oslo
Tlf. (+47 915)02030
E-post: publvd@vegvesen.no

ISSN: 1892-3844