

PRESSEMELDING

09.10.2024

Heve aldersgrensen for lett MC? En dårlig idé

Som vanlig ved et månedsskifte har Statens Vegvesen (SVV) sendt ut en pressemelding der ulykkestallene for forrige måned – og året hittil – kommenteres. I meldingen som kom 1.oktober kan trafikksikkerhetsdirektør Guro Ranes fortelle at 5 personer omkom på lett motorsykkel i perioden april til september, og at 4 av disse var gutter i alderen 16-17 år.

-Dette gjør at vi har begynt å se på reglene for bruk av lett motorsykkel. Ikke fordi vi ønsker å gjøre det vanskelig for folk, men fordi vi først og fremst må gjøre det vi kan for å redde liv, sier Guro Ranes.

MCTA er helt enig. Vi må gjøre det vi kan for å redde liv. 18 motorsyklister har omkommet på norske veier hittil i år. Det er 18 for mange. Vi må aldri slå oss til ro med at folk dør eller blir lemlestet i trafikken. Derfor stiller MCTA seg bak alle gode tiltak som fremmes for å oppnå Nullvisjonens mål: 0 drepte eller hardt skadde.

Et av tiltakene SVV vurderer er å heve aldersgrensen for A1 - lett motorsykkel - fra 16 til 18 år. Det vil i praksis kreve at A2-grensen heves tilsvarende, fra 18 til 20, og at «ren» A heves fra 20 til 22.

Man trenger ikke mye fantasi for å skjønne at en 18-års grense for lett motorsykkel vil ta livet av denne kjøretøyklassen. Det finnes nok noen ildsjeler der ute som uansett vil ta «lettlappen» når de fyller 18, men når man vet hvor mye et førerkort koster i Norge, og at 18-åringen like gjerne kan ta lappen på bil, vil de fleste velge bilen. Som tross alt har et bredere bruksområde. Og med et sterkt redusert antall unge mennesker med lettvektene på veien vil også antall ulykker med lett motorsykkel gå ned. Det er også en spådom med stor grad av sikkerhet.

Et usedvanlig dårlig forslag

Likevel mener vi dette er et usedvanlig dårlig forslag. Lettvekt-opplæringen i Norge er blant verdens beste. Lettvekten løser mange unges transportbehov på en mye bedre måte enn en moped som går i 45. Et par år på lett motorsykkel bidrar til å gi de unge en trafikal erfaring som kommer til god nytte når de senere skal over på større kjøretøy. Og dagens lette motorsykler er fulle av teknologi som før var forbeholdt de tunge syklene, f eks ABS, og har kjøreegenskaper som er fullt på høyde med de større syklene. Det betyr ikke at vi har gjort alt som kan gjøres. Trafikkskolene må fortsette å fokusere på de unges holdninger og (manglende) risikoforståelse.

Forhandlerne må fortsette å lage kjøreutstyrspakker som treffer de unge – og som de unge har råd til (alt er bedre enn joggesko og dongeribukse!).

Og så vil vi utfordre myndighetene til å grave litt i sin egen «verktøykasse». Myndighetene rår over et svært virkemiddelapparat, og har enorme ressurser til disposisjon. Man kan begynne med å sette opp underskinner i farlige venstresvinger. Vi vet, og Vegvesenet vet, at slike skinner redder liv. Og at usikrede rekkverk tar liv.

Vi blir også gjerne med på en diskusjon om andre tiltak. Det vi derimot ikke kan akseptere er at Statens Vegvesen, uten videre og på basis av ulykkestall fra én enkelt sommer, vurderer å frata en hel ungdomsgruppe muligheten til å kjøre lett motorsykkel fra fylte 16 år.

Hva statistikken forteller

MCTA har tatt et dypdykk i ulykkesstatistikken, slik den foreligger hos Statistisk Sentralbyrå. Vi har sett på antall drepte motorsyklister i perioden 1999 til 2023. Det verste året var 2000; da omkom 40 motorsyklister på norske veier. Det beste var 2011; da omkom kun 13. I 2023 stoppet vi på 20. Gjennomsnittet for hele perioden er 24,8; gjennomsnittet for de siste 10 årene er 18,3. Vi vet at antall motorsykler på norske veier har øket dramatisk i den samme perioden, så den relative ulykkesrisikoen er sterkt redusert, men det momentet lar vi ligge i dag. Det vi derimot vil påpeke er at statistikken ikke gir grunnlag for å si at det er de unge lettvekt-førerne som er problemet.

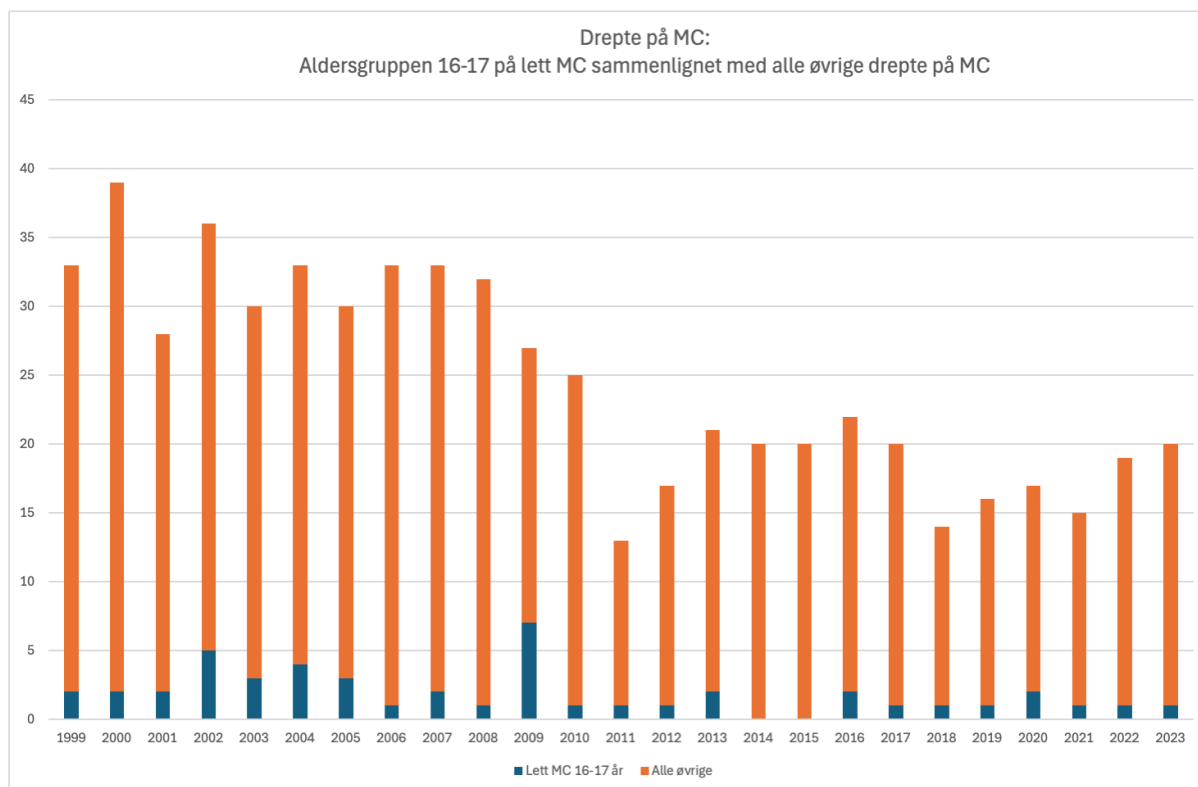
I diagrammet under har vi trukket ut de som omkom på lett motorsykkel, og som var i aldersgruppen 16-17 år. Bortsett fra 2009, da det omkom 7 i denne gruppen, har antallet 16-17 åringer som omkom på lett-sykkel aldri oversteget 5 pr år. De fleste årene har tallet vært langt lavere. De siste 10 årene har det i gjennomsnitt omkommet 1 i denne gruppen. Det vil si at lettvekt-førere i alderen 16-17 år i snitt står for kun 5% av alle dødsulykker på MC. De resterende 95% er enten eldre, eller kjører tyngre sykler.

Ser vi på statistikken for hardt skadde de siste 10 årene er andelen 16-17 åringer på lett MC høyere (ca 14%), men det betyr fremdeles at det store flertallet – drøyt 85% - enten er eldre eller kjører tyngre sykler.

At 4 unge mennesker med livet foran seg omkom på lett MC i sommer er tragisk, og noe vi aldri skal slå oss til ro med. Det er et uvanlig høyt tall som vi må helt tilbake til 2009 for å finne maken til. Men det er likevel bare ett enkelt tall fra én enkelt sesong, og et altfor spinkelt grunnlag å bygge politikk på. Trafikksikkerhets-tiltakene må settes inne der de kan ha effekt. Å heve aldersgrensen for «lett-lappen» til 18 er ikke et slikt tiltak.

Saksopplysning:

6 europeiske land har 18-års grense for A1. 1 land har 17. De resterende 22 har alle 16 års-grense.



Kontakt:

Bjørn Magnussen, sekretær (bmm@mcta.no), tlf 900 35 741

Odd Terje Døvik, styremedlem (otd@mcta.no), tlf 911 29 876

MCTA Norway er en interesseorganisasjon for norske motorsyklister.

Vårt formål er å

- **arbeide** for norske motorsyklisters rettigheter
- **skape** sosiale møteplasser knyttet til motorsyklismen
- **fremme** motorsykkelen som transport- og rekreasjonsmiddel, herunder arbeid knyttet til motorsyklisters trafiksikkerhet.