

## **Risk- och grundutbildning**

Svensk körkortsutbildning följer delvis krav i EG-direktiv och är delvis nationellt präglade. Omfattande förändringar under 2008: obligatorisk riskutbildning införs för MC från november 2009. Ny behörighet för moped klass I. Nytt förarbevis för moped klass II. Gemensamt för bägge mopedbehörigheterna är krav på obligatorisk både praktisk och teoretisk utbildning.

Svensk körkortsutbildning för MC jämfört med andra länder i Europa präglas av stor frivillighet. Innan riskutbildning införs finns inga krav på teoretisk eller praktisk utbildning. Svensk körkortsutbildning för prov är detaljreglerad då det gäller manöverprov och provfordon. I övrigt är den mycket generell hållen.

SMC anser att det borde vara obligatoriska teoretiska och praktiska inslag i grundutbildning för MC. Den utbildningen bör ligga första gången man tar en A-behörighet.

Synpunkter som SMC får på körkortsutbildning i Sverige är dels de alltför höga kraven på provfordon, godtycklig bedömning av förarprovare som inte går att överklaga, bristande verklighetsförankring. Utbildningen är alltför fokuserad på svåra övningar i låg fart medan olyckorna i verkligheten sker i kurvor i hög fart.

Tidtagning i proven har tagits bort vilket är positivt.

Många kvinnliga medlemmar anser att de manliga egenskaperna premieras i körkortsutbildningen och kraven i proven.

## **Vad är på gång nationellt?**

En remiss om riskutbildning har nyligen besvarats. Föreskriften ska börja gälla 1 november 2009.

En remiss om implementering av det tredje körkortsdirektivet har besvarats denna vecka. Det blir stora förändringar för mc-körkort då det gäller ålder. Förslag finns att införa prov mellan A2 och A. SMC och McRF har bett att få vara med i diskussionerna men inte lyckats.

## **Vad sker i Norden?**

Norge har förmodligen världens modernaste och mest realistiska körkortsutbildning för A. Det är en sammanhållen utbildning i tre steg. Norge har samtidigt den bästa statistiken enligt PIN.

Norska körkortsutbildningen följer Full Kontroll-konceptet. Alla intressenter; NMCU, Statens Vegvesen, Vegdirektoriet, Förarprovare, Departementet och utbildare har enats om detta och mycket annat som utbildning och fortbildning av trafiklärare.

Vid implementeringen av det tredje körkortsdirektivet kommer krav att ställas på en reflekterande utbildning, 7 x 40 minuter.

SINTEFs utvärdering av norsk fortbildning såg bl a på vilka delar av frivillig fortbildning som bör ligga i grundutbildningen.

## **Vad sker i Europa?**

Inga länder i Norden eller Europa har de svenska kraven på provfordon. Det pågår mycket diskussioner i samtliga länder för att implementera körkortsdirektivet. SMC är inte insatt i allt!

**Spanien:** Många av de 36 punkterna i strategin handlar om utbildning.

**Measure 1. Strengthening road safety training in motor bike access tests**

**Measure 3. Delaying the minimum age for access to certain vehicles**

**Measure 4. Progression according to age and experience**

**Measure 5. Road safety education**

**UK:** Diskuterar behov av utbildning i strategin. Har genomfört flera studier, se fortbildning

och risk/Attityd. UK Government strategy; Innehåller ett stort antal punkter om fortbildning för MC-förare. “ Inability of motorcyclists to turn properly is often cited as a problem, and it is notable that the left hand bend manoeuvre features strongly in accidents – 23% of manoeuvres leading to a fatality. Sports bike riders and those in the 26-40 age group accounted for the majority of rural bend accidents.”

**Action (xxv): we have commissioned in-depth research that will investigate current motorcycle training courses to identify good practice and provide guidelines for standardising core elements of both pre-test and post-test training. This research will also look at subsequent accident rates of trainees following different training regimes.**

### **Vad hander globalt?**

**OECD:** Utbildning och fortbildning kom på första plats då världens samlade expertis fick säga vilken faktor som ökar MC-säkerheten mest. Man framhöll också behov av forskning.

**1. Training programmes:** Countries have different training needs, based on their vehicle fleet and training resources. Motorcycle training should therefore build on existing standards, focus on risk awareness and risk avoidance, and develop an understanding of the rider/motorcycle capacities and limitations.

**3. Research and evaluation:** Counter measures need to be based on scientific research into driver and rider behaviour and before-and-after evaluations should be conducted.

**USA, Canada:** Visar uppseendeväckande höga siffror för ökad säkerhet genom utbildning. Se fortbildning.

### **Michael Fored: Differentierad körkortsbehörighet**

De artiklar jag har hittat handlar om “Graduated driver licensing” (GDL) alltså någon sorts begränsad behörighet i början för unga förare.

I en mycket omfattande och grundlig Cochrane-review finns en genomgång av undersökningar av program med begränsad behörighet för framförallt bilförare i tonåren. Det är osäkert om slutsatserna i denna systematiska genomgång är överförbara på differentierad körkortsbehörighet för motorcykel. De program som studeras begränsar behörigheten framförallt genom att begränsa tillståndet att köra i mörker eller med passagerare. Slutsatsen är att GDL minskar olyckstillfällena bland de yngsta förarna men storleken av minskningen är osäker. Betydelsen av de enskilda komponenterna i GDL är osäker (Hartling L et al. Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers (Review), The Cochrane Library 2009, Issue 2)

I Nya Zeeland finns ett “Graduated Driver Licensing System” (GDLS) för motorcyklister som omfattar tre steg och gäller alla som tar motorcykelkörkort oavsett ålder och om de tidigare har körkort för bil. Steg 1 (learner) innebär en motorcykel på max 250 cc och en max-hastighet på 100 km/h, körförbud kl 22-05 och förbud mot passagerare. Steg 1 varar i 3-6 månader. I steg 2 (restricted 9-18 månader) finns ingen särskild hastighetsbegränsning och passagerare får medtas. De kortare tiderna för stegen gäller om särskild utbildning genomförs. Steg 3 är fullvärdigt körkort. En noggrant genomförd studie av GDLS visade att minskad olycksfrekvens endast kunde visas i den yngsta åldersgruppen (15-19 år). Författarna tolkade minskningen som främst orsakad av ett minskat användande av motorcyklar pga GDLS. (Reeder AI et al. An evaluation of the general effect of the New Zealand graduated driver licensing system on motorcycle traffic crash hospitalisations. Accident Analysis and Prevention 31 (1999) 651-661)

Resultaten från ovanstående studie har ifrågasatts i ett par Nya Zealändska översiktsartiklar. Dessa tar dock endast upp bilolyckor och bilförare eller lägger ihop statistiken för alla motorfordonsförare. Författarna framför att effekten av GDLS med ett minskat antal olyckor bland de allra yngsta förarna kvarstår och alltså inte beror på ett minskat trafikarbete. (Begg D & Stephenson S. Graduated driver licensing: the New Zealand experience. J of Safety Research 34 (2003) 99-105)

Många länder tillåter mycket yngre fordonsförare än vad vi gör i Sverige. Jag uppfattar differentierad körkortsbehörighet som ett sätt att låta förare mogna psykologiskt innan de får full behörighet. De studier jag hittar handlar framförallt om bilförare och om mycket unga bilförare. Bilförare som är yngre än vad som är tillåtet i Sverige. Det är mycket osäkert om resultaten från dessa studier är överförbara till Sverige med äldre förare. (Williams AF et al. Rationale for graduated licensing and the risks it should address. *Inj Prev* 2002;8:ii9-ii16) (McKnight et al. Graduated driver licensing: what works? *Inj Prev* 2002;8:ii32-ii38)

Jag tror att man skall vara realist när differentierad behörighet införs eller ändras. Dagens regler som medför enkla stryppningar av motorcyklar kan innebära allvarliga försämringar av vissa motorcyklars hanterbarhet och riskerar att uppfattas som orimliga. Ibland är begränsningarna mycket enkla att kringgå och väldigt svåra att kontrollera (jämför 20 hk-begränsningen på fyrhjulingar). Eventuella begränsningar bör sannolikt vara sådana att de kan både accepteras och respekteras samt bör motiveras med solida och objektiva studier. Effekterna vid ett eventuellt införande bör också undersökas med vetenskapligt korrekta metoder.

### **Vad är viktigt för motorcyklisterna?**

Att man får en bra och kostnadseffektiv körkortsutbildning.  
Att reglerna är rimliga och rättvisa jämfört med andra behörigheter.  
Att man får en grundutbildning som gör att man överlever ute i trafiken.  
Att särskilt fokus ligger på att lära sig det som vållar mest olyckor.  
Kan erfarenheter av fortbildning inrymmas i grundutbildningen?

### **Vad saknas?**

En helhetssyn på svensk körkortsutbildning.  
En samlad syn i Europa som inte bara diskuterar ålder utan kunskap och erfarenhet.  
Fokus på utbildningsdelen och inte på själva proven.  
Trafikantutbildning i skolan borde vara en självklarhet.  
Riskdelen i körkortsutbildningen är något som genomgående diskuteras i hela världen. Hur kommer detta att se ut i Sverige?