

RAPPORT

Vei 2021/03



RAPPORT OM MOTORSYKKELULYKKE PÅ GJØVIK TRAFIKKSTASJON I HUNNDALEN I GJØVIK KOMMUNE 10. JULI 2020

 This report is also available in English

Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre trafikksikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke trafikk-sikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid skal unngås.

ISSN 1894-5929 (digital utgave)

Statens havarikommisjons virksomhet er hjemlet i lov 18. juni 1965 nr. 4 om veitrafikk § 44 jf. forskrift 30. juni 2005 nr. 793 om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkulykker mv. § 2.

INNHALDSFORTEGNELSE

MELDING OM ULYKKEN	3
SAMMENDRAG.....	4
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	5
1.1 Hendelsesforløp	5
1.2 Redningsarbeid	6
1.3 Overlevelsesaspekter.....	7
1.4 Skader på kjøretøy	7
1.5 Andre skader	7
1.6 Ulykkesstedet	7
1.7 Trafikanter.....	10
1.8 Kjøretøy	11
1.9 Vær- og føreforhold	12
1.10 Kjøregård	12
1.11 Medisinske forhold	13
1.12 Lover og forskrifter	13
1.13 Myndigheter, organisasjoner og ledelse	16
1.14 Ulykker med motorsykkel under opplæring	17
1.15 Andre opplysninger.....	19
1.16 Iverksatte tiltak.....	20
2. ANALYSE.....	21
2.1 Innledning	21
2.2 Vurdering av hendelsesforløpet	21
2.3 Egnet kjøretøy og sikkerhetsutstyr.....	22
2.4 Utforming av og sikkerhet i kjøregårder.....	23
2.5 Opplæringsforskriften og læreplan for førerkortklasse A.....	24
2.6 Læring fra hendelser og ulykker som skjer under opplæring	25
3. KONKLUSJON	26
3.1 Operative og tekniske faktorer	26
3.2 Bakenforliggende faktorer	26
4. SIKKERHETSTILRÅDINGER	28
REFERANSER	29

RAPPORT OM VEITRAFIKKULYKKE

Dato og tidspunkt: Fredag 10. juli 2020, kl. 1011

Ulykkessted: Hunndalen, Gjøvik kommune, Innlandet fylke

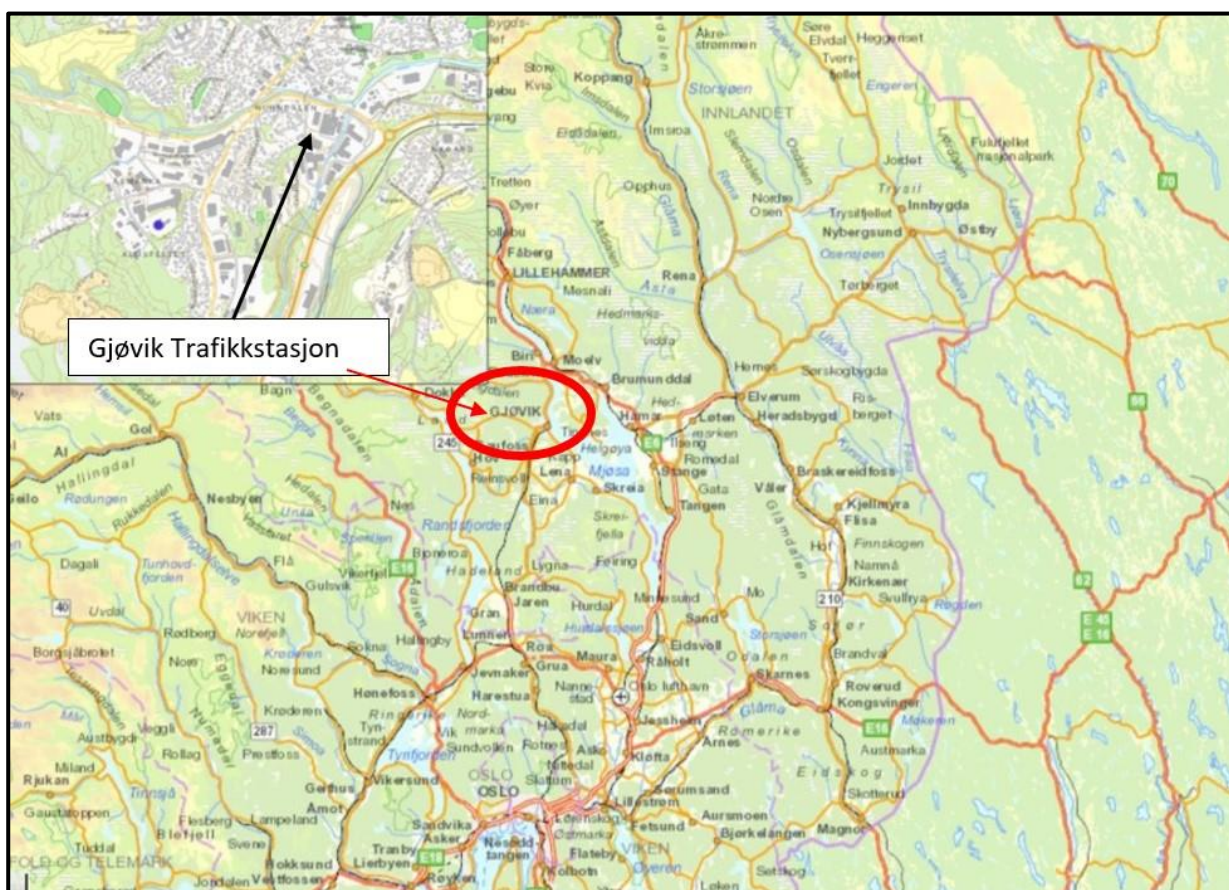
Ulykkestype: Utforkjøringsulykke

Kjøretøytype: Tung motorsykkel, Suzuki SFV650A, 2012-modell

Type transport: Føreropplæring på motorsykkel

MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon (SHK) ble ikke varslet om ulykken, men ble oppmerksom på ulykken gjennom media. Tirsdag 14. juli 2020 tok SHK kontakt med politiet og innhentet relevant informasjon. SHK besluttet å opprette undersøkelse på bakgrunn av innhentet informasjon.



Figur 1: Ulykken inntraff i kjøregården tilknyttet Gjøvik trafikkstasjon i Hunndalen, som er lokalisert om lag tre km vest for Gjøvik sentrum. Kart: Kystinfo, Kystverket. Illustrasjon: SHK

SAMMENDRAG

Fredag 10. juli 2020 omkom en elev under sin andre praktiske opplæringstime for tung motorsykkel. Eleven øvde på svingkjøring i kjøregården til Gjøvik trafikkstasjon, fikk et utilsiktet gasspådrag og mistet kontrollen over motorsykkelen. Eleven kjørte ut av kjøregården, ned en skråning i terrenget, og kolliderte deretter med veggen til et næringsbygg. Eleven omkom momentant som følge av knusningsskader på overkroppen.

Motorsykkelen, en Suzuki SFV650A, brukes mye i opplæringssammenheng, og er en forholdsvis lettkjørt tung motorsykkel. Motorsykkelen har imidlertid et høyt dreiemoment, noe som gjør at den akselerer forholdsvis kraftig på et lavt turtallsregister. Etter ulykken har trafikkskolen innført tiltak om at alle elever som ikke har tidligere erfaring med motorsykkel, begynner opplæringen på en lett motorsykkel (125 ccm) selv om de fyller alderskravene til tung MC.

Da ulykken inntraff hadde trafikklæreren ansvaret for totalt tre elever, hvor to av elevene gjennomførte opplæring på tung motorsykkel, men på ulikt ferdighetsnivå. Den siste eleven hadde oppfriskningstime for oppkjøring på lett motorsykkel. Trafikklæreren satt ikke på med eleven som mistet kontrollen, og benyttet heller ikke fjernstyrt stoppknapp eller kommunikasjonsutstyr, og hadde derfor ingen mulighet til å gripe inn i situasjonen som oppstod. Skråningen hadde en høydeforskjell på ca. 3,4 meter mellom asfaltkanten til kjøregården og ned til næringsbygget. Det var hverken rekkverk eller noen annen form for barriere som skilte kjøregården fra omgivelsene.

Det er ikke satt krav til gjennomføring av risikovurderinger eller iverksetting av sikkerhetstiltak ved planlegging, utforming og bruk av vegvesenets kjøregårder utover «Retningslinjer for gjennomføring av førerprøve i alle klasser». Statens vegvesen har heller ikke etablert intern godkjenning av kjøregårder rettet mot sikker utforming og bruk i sitt kvalitetssystem.

Undersøkelsen har videre vist at det ikke eksisterer et rapporteringssystem for uønskede hendelser og uhell som skjer i forbindelse med opplæring innenfor trafikkskolebransjen. Bransjen består av mange mindre enheter (trafikkskoler m.m.), som har stor geografisk spredning, og et rapporteringssystem vil kunne bidra til økt læring og erfaringsoverføring mellom disse.

Statens havarikommisjon fremmer tre sikkerhetstilrådinger i forbindelse med undersøkelsen.

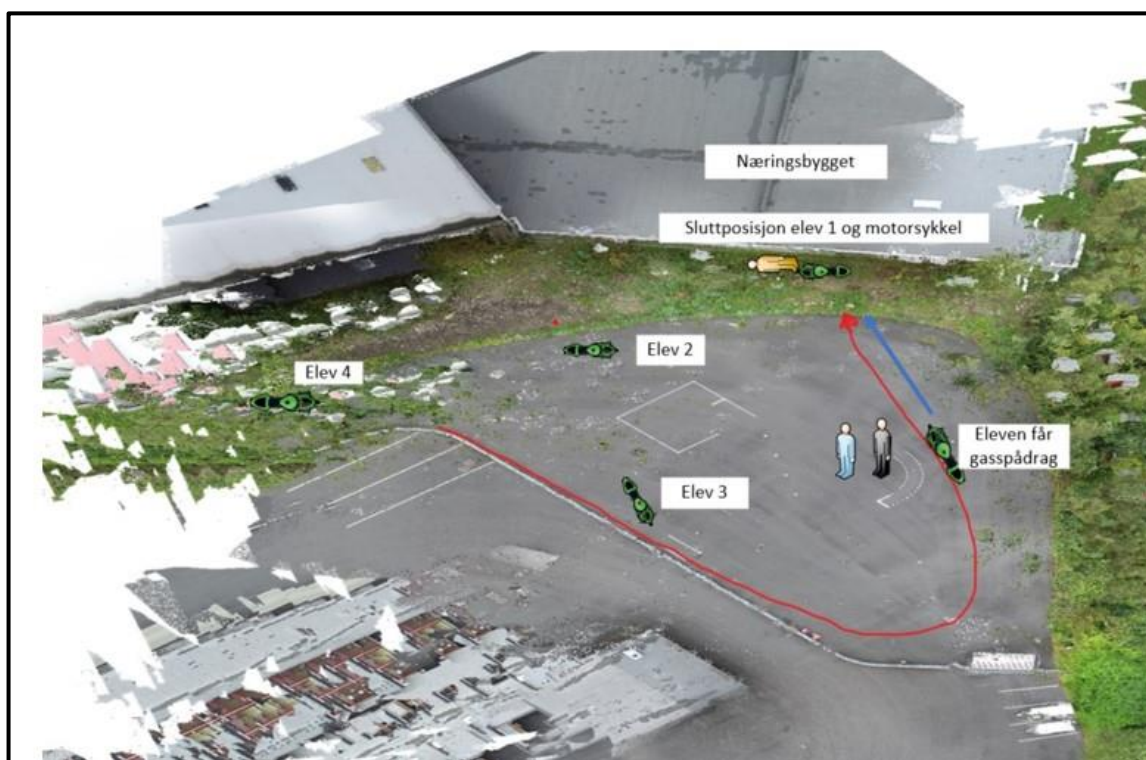
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

1.1 Hendelsesforløp

Fredag 10. juli 2020 kl. 0930 hadde en elev (elev 1) sin andre praktiske opplæringstime på tung motorsykkel. Eleven øvde denne dagen på svingkjøring i kjøregården til Gjøvik trafikkstasjon. Kjøregården¹ er lokalisert i et industriområde, og er kun avgrenset fra et næringsbygg med en skråning dekket med lav vegetasjon og skarpe steiner.

Trafikklæreren gav opplæring til to andre elever samtidig, hvor den ene eleven (elev 2) hadde oppfriskningstime på lett motorsykkel, og den andre eleven (elev 3) hadde opplæring på tung motorsykkel. Det var også en annen trafikklærer til stede i kjøregården da ulykken inntraff. Denne trafikklæreren gjennomførte opplæring med en elev (elev 4) på tung motorsykkel.

I utgangen av en skarp sving, i området hvor de to trafikklærerne stod plassert i kjøregården for å observere elevene, fikk elev 1 et utilsiktet gasspådrag på motorsykkelen. Eleven ble ifølge vitner hengende i styret med stive armer som følge av gasspådraget, og klarte ikke å gjenvinne kontrollen på motorsykkelen. Eleven kjørte ut av kjøregården, ned en skråning i terrenget, og kolliderte deretter med veggen til et næringsbygg. (se figur 2).



Figur 2: Illustrasjon av hendelsesforløpet til ulykken. Sluttposisjonen til elev 1 er illustrert med gul figur. Den blå linjen illustrerer avstanden mellom det punktet hvor eleven fikk gasspådrag og asfaltkanten til kjøregården. Illustrasjon: SHK

Skråningen hadde en høydeforskjell på ca. 3,4 meter mellom asfaltkanten til kjøregården og ned til næringsbygget. Det var hverken rekkverk eller noen annen form for barriere

¹ Definisjon på kjøregård er: «Avsperrert område for trening eller prøving av kjøreferdigheter».

som skilte kjøregården fra omgivelsene. Figur 3 viser skråningen der hvor motorsykkelen kjørte ut.



Figur 3: Avstanden fra næringsbygget til asfaltkanten til kjøregården hvor eleven kjørte utfor. Foto: SHK

Vitner har anslått at motorsykkelen hadde en hastighet på 15–20 km/t da eleven fikk det utilsiktede gasspådraget og mistet kontrollen. Det var ca. 20 meter fra punktet i kjøregården hvor eleven fikk gasspådraget og frem til asfaltkanten til kjøregården.

Vitner har anslått at det tok om lag to sekunder fra gasspådraget oppstod, og frem til motorsykkelen kolliderte med vegg til næringsbygget. Motorsykkelen stod i første gir på kollisjonstidspunktet og akselererte raskt. Motorsykkelen kan ha oppnådd en hastighet opp mot anslagsvis 45 km/t da eleven kjørte ut av kjøregården.

1.2 Redningsarbeid

De to trafikklærerne kom raskt fram til ulykkesstedet og fjernet motorsykkelen som lå delvis over eleven. De iverksatte hjerte- og lungeredning (HLR), og ringte deretter til medisinsk nødtelefon (113). Brann- og redningstjenesten ankom ulykkesstedet om lag ti minutter etter at ulykken inntraff, og overtok HLR frem til ambulansen ankom stedet like etterpå. Eleven ble erklært omkommet kl. 1049.

1.3 Overlevelsesaspekter

1.3.1 Sikkerhetsutstyr

Eleven var utstyrt med godkjent sikkerhetsutstyr på ulykkestidspunktet. Dette inkluderte helhjelm med visir, motorsykeljakke med ryggskinne, motorsykelbukse, motorsykel sko og motorsykelhansker.

Trafikklæreren som hadde ansvaret for eleven, har opplyst til SHK at hjelpemidler som kommunikasjonsutstyr eller fjernstyrt stoppknapp ikke ble benyttet under opplæringen på ulykkesdagen.

1.4 Skader på kjøretøy

Motorsykkelen fikk store skader i front som følge av kollisjonen med næringsbygget (se figur 4). Motorsykkelen hadde også store skader på venstre side, hvor blant annet forgaffelen og styret ble bøyd som følge av kollisjonen.



Figur 4: Skader på motorsykkelen. Foto: SHK

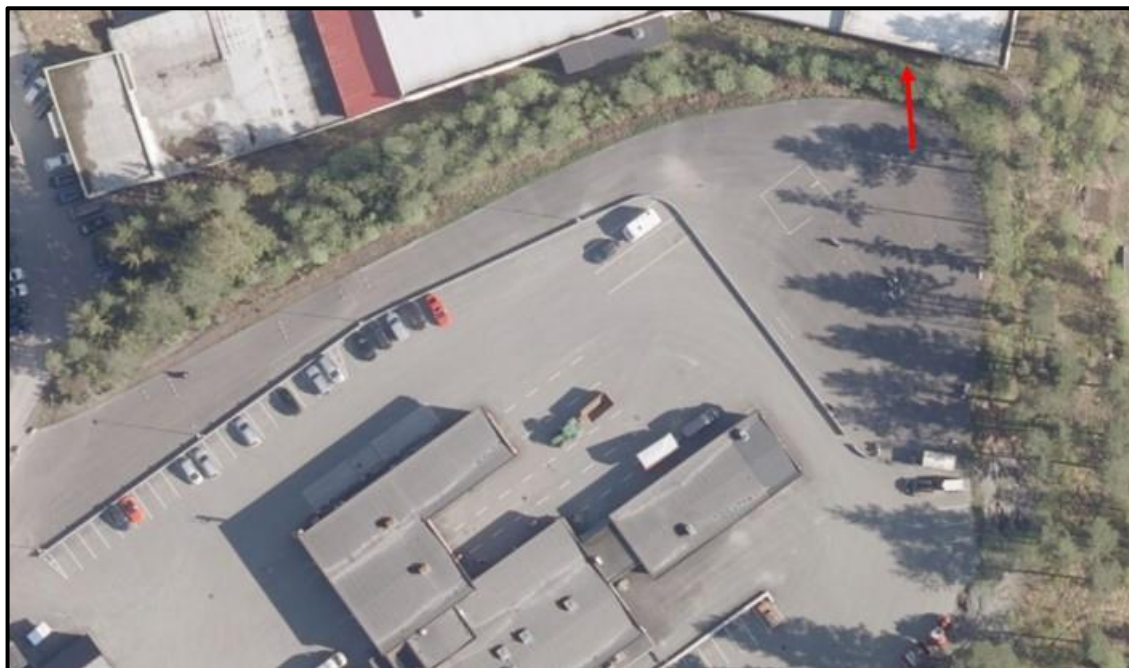
1.5 Andre skader

Næringsbygget fikk mindre skader på veggen som følge av kollisjonen (se figur 6).

1.6 Ulykkesstedet

1.6.1 Stedsangivelse

Ulykken inntraff i kjøregården tilknyttet Gjøvik trafikkstasjon i Hunndalen, som er lokalisert om lag tre km vest for Gjøvik sentrum. Kjøregården ligger på nordsiden av trafikkstasjonen (se figur 5).



Figur 5: Kjøregården til Gjøvik trafikkstasjon. Rød pil indikerer hvor eleven mest sannsynlig kjørte utenfor asfaltkanten til kjøregården og ned skråningen mot næringsbygget. Kart: Gule Sider

1.6.2 Spor registrert på ulykkesstedet

Undersøkelser av ulykkesstedet viste at det ikke var avsatt bremsespor eller andre spor i kjøregården fra motorsykkelen. Det ble heller ikke funnet tydelige spor i asfalten eller i skråningen som kunne påvise nøyaktig utforkjøringspunkt eller nedslagspunkt etter at motorsykkelen hoppet utfor kanten.

Det ble registrert spor fra motorsykkelen på veggen til næringsbygget. Bygget hadde en skade på veggen som er forenelig med fronten til motorsykkelen eller den høyre styrehendelen (se figur 6).

Deler av speil fra motorsykkelen samt deler av hjelmen til eleven ble funnet i vegetasjonen i skråningen mellom kjøregården og næringsbygget.

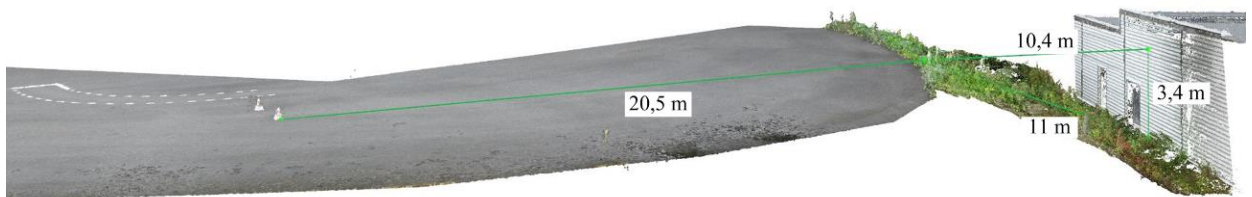


Figur 6: På veggen til næringsbygget ble en aluminiumlist revet av i kollisjonen. Foto: Politiet

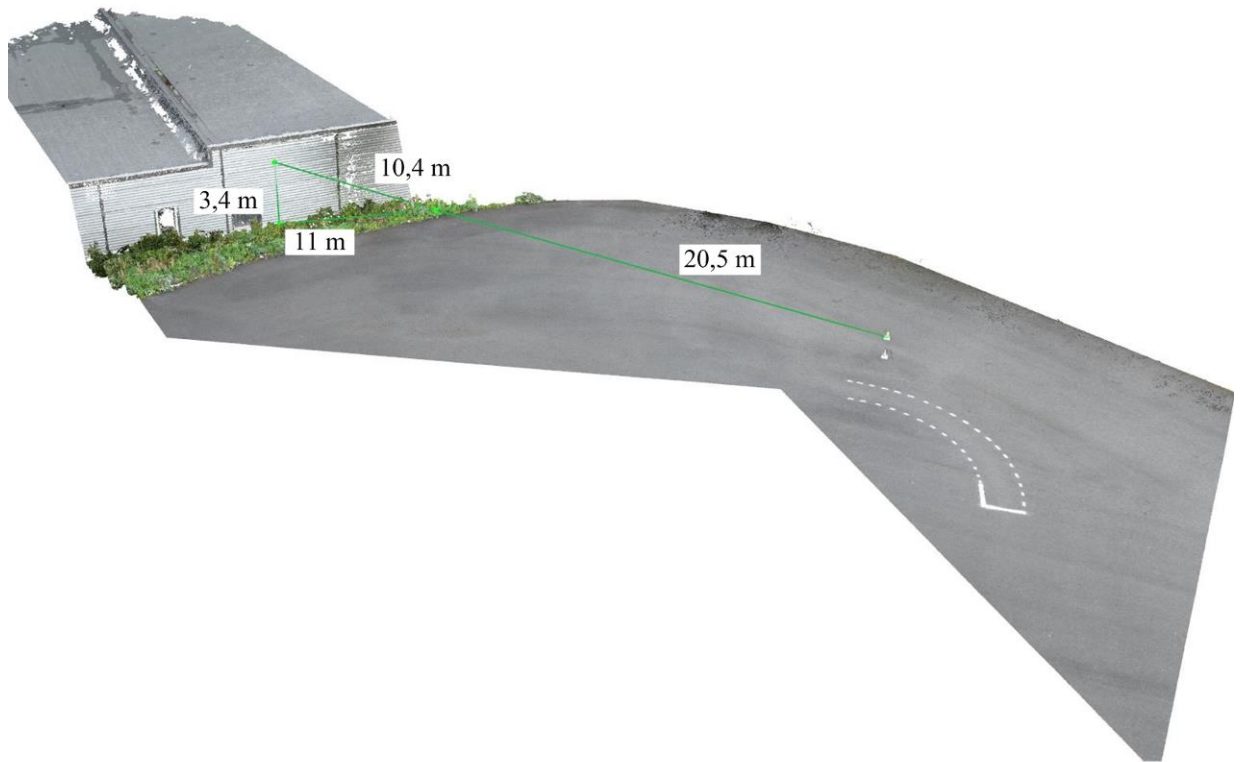
1.6.3 Registrering av avstander på ulykkesstedet

SHK benyttet drone til å kartlegge relevante avstander på ulykkesstedet, samt registrere høydeforskjellen mellom kjøregården og næringsbygget.

Avstanden fra punktet i kjøregården hvor eleven fikk et utilsiktet gasspådrag og til asfaltkanten ytterst på kjøregården ble registrert til å være ca. 20,5 meter. Avstanden mellom denne asfaltkanten og veggen til næringsbygget ble registrert til å være ca. 10,4 meter i luftlinje. Skråningen mellom asfaltkanten til kjøregården og veggen til næringsbygget ble målt til en lengde på ca. 11 meter, med en høydeforskjell på ca. 3,4 meter. Dette utgjør en helning på om lag 30° (se figur 7 og figur 8).



Figur 7: Kartlegging av ulykkesstedet, sett fra øst. Illustrasjon: SHK



Figur 8: Kartlegging av ulykkesstedet, sett ovenfra. Illustrasjon: SHK

1.7 Trafikanter

1.7.1 Føreren av motorsykkelen

Føreren (heretter eleven) av motorsykkelen var 49 år på ulykkestidspunktet, og hadde førerkortklasse B.

Eleven var i ferd med å gjennomføre sin andre opplæringstime på tung motorsykkel på ulykkestidspunktet. Den første opplæringstimen ble gjennomført dagen før ulykken inntraff. Eleven hadde ingen tidligere praktisk erfaring med motorsykkel.

1.7.2 Trafikklæreren

Trafikklæreren hadde vært ansatt ved trafikkskolen siden 2014, og undervist i trafikkopplæring på motorsykkel siden 2015. Vedkommende hadde trafikklærergodkjenning for førerkortklasse A og B.

1.7.3 Øvrige trafikanter

Det var totalt seks trafikanter til stede i kjøregården på ulykkestidspunktet. Den ene trafikklæreren hadde ansvaret for totalt tre elever (herunder den forulykkede), og den andre trafikklæreren hadde ansvaret for en elev. De fire elevene gjennomførte opplæring på lett og tung motorsykkel, og alle hadde ulikt ferdighetsnivå.

Tabell 1 viser en oversikt over alle trafikantene som var til stede i kjøregården på ulykkestidspunktet, inklusiv informasjon om ferdighetsnivå og benyttet kjøretøytype.

Tabell 1: Oversikt over trafikantene som var til stede i kjøregården på ulykkesstedet. Elevene som tilhørte trafikklærer 1 er farget i blått. Eleven som tilhørte trafikklærer 2 er markert i oransje.

Trafikant	Kjøretøytype	Ferdighetsnivå
Elev 1	Tung motorsykkel	Trinn 2
Elev 2	Lett motorsykkel	Trinn 4 Oppfriskningstime før oppkjøring
Elev 3	Tung motorsykkel	Trinn 2
Elev 4	Tung motorsykkel	Trinn 2
Trafikklærer 1	Ingen	Instruktør
Trafikklærer 2	Ingen	Instruktør

1.8 Kjøretøy

1.8.1 Motorsykkelen

Motorsykkelen var en Suzuki SFV650A, 2012-årsmodell. Den tilhørte kjøretøygruppe L3E, og hadde en kilometerstand på 26 090 km på ulykkestidspunktet. Motorsykkelen var godkjent som opplæringssykkel, og var utstyrt med ekstra håndtak, gir og brems for påsitter (instruktør). Den var utstyrt med ABS-bremser.

Motorsykkelen var 213 cm lang og 76 cm bred, med en egenvekt på 205 kg. Egenvekt med fører var 280 kg, og tillatt totalvekt var 420 kg. Maks nyttelast var 140 kg, hvor maks aksellast foran og bak var henholdsvis 150 kg og 270 kg. Motorsykkelen hadde en motorytelse på 53 KW (72 HK), og en topphastighet på 200 km/t.

Begge dekkene var av typen «Michelin Road 5», og hadde hastighetsindeks W (270 km/t). Dekkdimensjoner foran var 120/70ZR17M/C, og bak var 160/60ZR17M/C. Mønsterdybden var ca. 3,0 mm på fordekket og ca. 5,0 mm på bakre dekket. Dekkene hadde et dekktrykk på mellom 2,0 og 2,5 bar.

Motorsykkelen ble førstegangsregistrert i Norge 4. juni 2012. Den var registrert med elevens trafikkskole som eier fra 1. juli 2019.

Motorsykkel er ikke underlagt forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy.



Figur 9: Motorsykkelen var av typen Suzuki SFV650A. Foto: SHK

1.8.2 Kjøretøytekniske undersøkelser

Representanter fra Statens vegvesen og SHK gjennomførte kjøretøytekniske undersøkelser av motorsykkelen 9. september 2020. Undersøkelsene avdekket ingen feil eller mangler med motorsykkelen. Motorsykkelen ble vurdert til å ha vært i god teknisk stand i forkant av ulykken.

1.9 Vær- og føreforhold

Veibanen i kjøregården var tørr på ulykkestidspunktet. Lufttemperaturen var ifølge politiet 18 °C da innsatspersonell ankom ulykkesstedet, og det var oppholdsvær med sol i det aktuelle området.

1.10 Kjøregård

Ulykken skjedde på en kjøregård som brukes av Statens vegvesen til oppkjøring for trafikanter på Gjøvik trafikkstasjon. Den er lokalisert på et avgrenset asfaltert område på nordsiden av Gjøvik trafikkstasjon. Det totale arealet for kjøregården er 2 800 m², og området hvor eleven øvelseskjørte er på 1 725 m² (se figur 10).

Kjøregården er utformet etter Statens vegvesens «Retningslinjer for gjennomføring av førerprøve i alle klasser», og ble sist risikovurdert i 2009 (se kapittel 1.12.3). Høsten 2019 ble det gravd i skråningen for å legge fjernvarme til trafikkstasjonen. Dette medførte at vegetasjon ble fjernet og skråningen ble dekket av skarpe steiner og noe lav vegetasjon.

Trafikkskoler kan benytte kjøregården til kjøreopplæring, men det er ikke gjennomført noen risikoanalyse knyttet til bruk eller valg av løsninger slik det er gjort med kjøregårder ved enkelte andre trafikkstasjoner.



Figur 10: Kjøregården. Området hvor eleven øvelseskjørte er markert i blått. Foto: © Kartverket. Illustrasjon: SHK

1.11 Medisinske forhold

Obduksjonsrapporten konkluderer med at eleven omkom momentant i kollisjonen som følge av knusningsskader.

Det ble foretatt en toksikologiprøve av eleven i etterkant av ulykken, som var negativ. SHK har ingen opplysninger om øvrige medisinske forhold som kan ha hatt betydning for ulykken.

1.12 Lover og forskrifter

1.12.1 Krav til trafikkskoler

1.12.1.1 *Generelt*

Trafikkskoler reguleres av lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) med tilhørende forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften). I tillegg gjelder lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll av produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven) og forskrift 6. desember 1996 nr. 1127 om systematisk helse, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften).

Statens vegvesen er tilsynsmyndighet for trafikkskoler gjennom trafikkopplæringsforskriften § 5-11. Trafikkskoler som tilbyr trafikkopplæring skal være godkjent av Statens vegvesen, og det skal i denne sammenheng fremlegges dokumentasjon på godkjent faglig leder og undervisningspersonell. I tillegg skal det foreligge undervisningsplan for den obligatoriske undervisningen for den enkelte kjøretøyklasse, samt elevfortegnelse.

Andre spesifikke krav til trafikkskoler reguleres i trafikkopplæringsforskriften § 5-3. Statens vegvesen godkjenner trafikkskolenes undervisningsopplegg for trafikkopplæring for førerkortklasse A.

1.12.1.2 *Øvelseskjøring*

Det skal i henhold til trafikkopplæringsforskriften § 2-3 være visuell kontakt mellom trafikklærer og elev under opplæring på motorsykel. Det stilles ikke krav til at det skal være toveis-kommunikasjon mellom trafikklærer eller ledsager og elev under øvelseskjøring på et avsperrert område. Krav til instruksjonsmulighet mellom trafikklærer og ledsager, gjennom toveis-kommunikasjon, stilles kun i tilknytning til øvelseskjøring på områder som ikke er avsperrert, jf. trafikkopplæringsforskriften § 2-2. Hver enkelt trafikklærer kan i henhold til trafikkopplæringsforskriften § 2-3 gjennomføre opplæring på motorsykel med inntil tre elever samtidig.

1.12.1.3 *Krav til opplæringskjøretøy – motorsykel*

Generelle krav til lærevogn reguleres av trafikkopplæringsforskriften § 4-2. Motorsykkelen skal være utstyrt med ledsagerutstyr. Det inkluderer et dobbelt sett med brems og kopling, samt ekstra speil, som skal gi læreren tilstrekkelig utsyn bakover og mulighet til å holde kontroll med trafikkskoleeleven. Motorsykkelen skal i tillegg ha montert håndtak bak.

Regelverket setter ingen begrensning på motoreffekten for førerkortklasse A.

1.12.2 Krav til føreropplæring

Trafikkopplæringsforskriften og Håndbok V 850A Læreplan for førerkortklasse A² regulerer hva kjøreopplæring på motorsykel skal omfatte.

Det er trafikkopplæringsforskriften kapittel 5 som omhandler opplæringsinstitusjoners ansvar i forbindelse med kjøreopplæring. Vegtrafikkloven § 27 første ledd omhandler opplæringsinstitusjoner for førerkortrettet opplæring m.m.

Statens vegvesens læreplan er veiledende for trafikklærer og trafikkskoleelevene. Læreplanen er delt inn med trinnmål, kursmål og delmål.

Føreropplæringen er hierarkisk oppbygd, og bygger i stor grad på GDE³-rammeverket.

² Statens vegvesen. (2016). Håndbok V850A – Læreplan for førerkortklasse A.

³ «Goals for Driver Education»-rammeverket ble utarbeidet gjennom det EU finansierte GADGET-prosjektet. GDE-rammeverket er anerkjent i kjøreopplæringsmiljøet, og læreplanen for førerkortklasse A bygger på dette.

De fire trinnene er delt inn følgende:

Tabell 2: Føreropplæring for førerkortklasse A. Kilde: Håndbok V850A

Føreropplæring for førerkortklasse A			
Trinn 1	Trinn 2	Trinn 3	Trinn 4
Trafikalt grunnkurs	Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse	Trafikal del	Avsluttende opplæring
<i>Trafikkopplæring, trafikk og førerrollen, mennesket i trafikken og samhandling, trafikkopplæring, øvingskjøring og kjøreerfaring, plikter ved trafikkuhell og førstehjelp, tiltak ved trafikkulykke og trafikant i mørket</i>	<i>Grunnkurs for førerkortklasse A1, A2 og A, grunnleggende praktisk opplæring og trinnvurdering, jf. § 7-5.</i>	<i>Individuell trafikal opplæring, sikkerhetskurs i trafikk, sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for førerkortklasse A2 og A, trinnvurdering § 7-5.</i>	<i>Sikkerhetskurs på veg og tilstrekkelig øving</i>

1.12.3 Krav til kjøregård

Statens vegvesens «Retningslinjer for gjennomføring av førerprøve i alle klasser»⁴ beskriver et minstekrav til areal for ferdighetsoppgavene som skal utføres i kjøregården. I trafikkopplæringsforskriften § 5-1 fremgår det at læreplanen skal inneholde valg av egnet øvingsområde.

I tillegg refereres det til Håndbok V621 «MC-Sikkerhet» om motorsykkelsikkerhet:

Det må lages sikkerhetssoner som gir tilstrekkelig sikkerhet både sidevegs og i lengderetningen til bygninger, lyktestolper, trær, annen trafikk og lignende, slik at skader unngås ved eventuelt tap av kontroll.

Det stilles ikke krav til risikovurdering av kjøregårder ved etablering eller bruksområder i Statens vegvesen sitt kvalitetssystem utover det som står i «Retningslinjer for gjennomføring av førerprøve i alle klasser».

Trafikkskoler kan også benytte andre områder til kjøreopplæring uten at det stilles andre formelle krav til disse enn egnethet. Det er den enkelte trafikklærer sitt ansvar å ivareta forsvarligheten rundt valg av øvingsområde.

1.12.4 Krav til sikkerhetsutstyr for trafikkskoleelever

Trafikkskoleelever skal bruke påbudt styrthjelm, i tillegg gjennomsiktig visir eller briller, hansker, fottøy som dekker ankel og hensiktsmessige klær som dekker øvrige kroppsdeler. I tillegg skal utstyret være i materiale som ikke smelter, brenner eller rives i

⁴ Statens vegvesen (2020). Retningslinjer for gjennomføring av førerprøve i alle klasser.

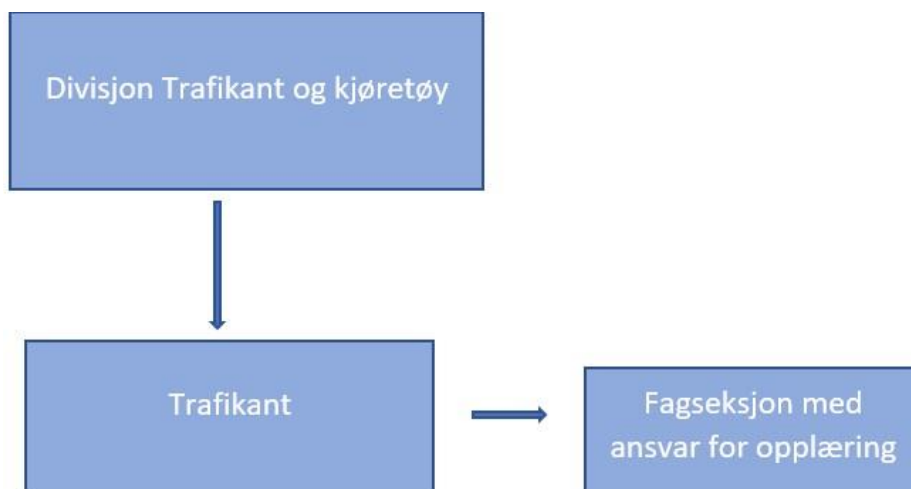
stykker ved velt, samt ha en beskyttende effekt mot slag og støt, jf. trafikopplæringsforskriften § 4-9.

1.13 Myndigheter, organisasjoner og ledelse

1.13.1 Statens vegvesen

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet, og har sektoransvar for vei og veitrafikk innenfor rammer som er fastsatt av overordnet virksomhet.

Statens vegvesen utarbeider bestemmelser og retningslinjer for veiutforming, drift og vedlikehold, vegtrafikk, trafikantopplæring og kjøretøy, herunder læreplaner for alle førerkortklasser. Dette ligger under divisjon «Trafikant og kjøretøy», og med egen seksjon for «Opplæring» under avdeling «Trafikant».



Figur 11: Forenklet organisasjonskart for Statens vegvesen og divisjon «Trafikant og kjøretøy». Illustrasjon: SHK

1.13.1.1 *Tilsyns- og godkjenningsmyndighet*

Statens vegvesen er tilsynsorgan for føreropplæring og har godkjenningsmyndighet for trafikkskoler. Statens vegvesen benytter i denne sammenheng en sjekklister for tilsyn med trafikkskoler. Sjekklister omhandler blant annet faglig leder og trafikklærer sitt ansvar og kompetanse i tilknytning til opplæring på motorsykkel, samt opplæringsinstitusjonens ansvar som gjelder valg av øvingsområder for motorsykkel.

Statens vegvesen gjennomførte 12. juni 2020 et uanmeldt tilsyn av den aktuelle trafikkskolen med hjemmel i trafikopplæringsforskriften § 5-11. Bakgrunnen for tilsynet var å se om trafikkskolens opplæring i trinn 3 for førerkortklasse A var i tråd med gjeldende bestemmelser i forskriften. I tillegg ble formelle forhold kontrollert, og det ble ikke registrert avvik i tilknytning til tilsynet.

1.13.2 Gjøvik trafikkstasjon

Statens vegvesen har om lag 70 trafikkstasjoner i Norge. Gjøvik trafikkstasjon er lokalisert i Hunndalen, og trafikkstasjonen tilbyr teoriprøver, oppkjøring, kontroll av kjøretøy og skilttjenester. Trafikkstasjonen har etablert en kjøregård som blant annet

benyttes til opplæring på lett og tung motorsykkel. Kjøregården er lokalisert på nordøstsiden av trafikkstasjonen.

Gjøvik trafikkstasjon har gjennom Statens vegvesens rapporteringssystem «Synergi» mulighet til å melde inn hendelser og avvik som oppstår under oppkjøring. Det er ikke krav om at hendelser eller ulykker som oppstår i forbindelse med øvelseskjøring i regi av trafikkskoler meldes inn i Synergi.

Ulykken som inntraff 10. juli 2020 ble innrapportert av Gjøvik trafikkstasjon i Statens vegvesens avvikssystem «Synergi» 14. juli 2020. Ulykken ble innrapportert som en «uønsket hendelse – nestenulykke/farlig forhold», se kap. 1.16.1.

1.13.3 Trafikkskolen

Trafikkskolen ble etablert i 1994. Den er godkjent etter gjeldende lov- og forskriftskrav, og er medlem av Autoriserte trafikkskolars Landsforbund (ATL). Trafikkskolen har seks trafikklærere som gjennomfører opplæring i lettere kjøretøyklasser, hvorav to av trafikklærerne gjennomfører opplæring i førerkortklasse A.

Trafikkskolen har, i tillegg til den obligatoriske opplæringsplanen, utarbeidet et internt avviksskjema og en halvårsplan. Trafikkskolen gjennomfører også to faste møter i måneden med alle trafikklærerne.

1.14 **Ulykker med motorsykkel under opplæring**

1.14.1 Motorsykkelhendelse ved Gjøvik trafikkstasjon 19. august 2020

Onsdag 19. august 2020 skjedde det en ny utforkjøring i kjøregården til Gjøvik trafikkstasjon. Også ved denne hendelsen kjørte en elev ut av kjøregården og ned en skråning på østsiden av kjøregården som heller ikke var sikret (se figur 12). Eleven fikk ingen skader i hendelsen.



Figur 12: Kjøregården og skråningen (markert i rødt) hvor eleven kjørte ut. Illustrasjon: SHK

Også denne eleven øvelseskjørte med en tung motorsykkel på ulykkestidspunktet, og hadde lite kjøreerfaring med motorsykkel fra tidligere.

1.14.2 Motorsykkelulykke i Tromsø 21. juli 2014

Mandag 21. juli 2014 kl. 1752 omkom en elev under opplæring på tung motorsykkel. Ulykken skjedde på en parkeringsplass i Alkeveien i Tromsø. Eleven mistet kontrollen på motorsykkelen under opplæring, og frontkolliderte med en tilhenger som stod parkert inne på området som ble benyttet til opplæring. Eleven omkom av skadene han ble påført i ulykken.

Eleven gjennomførte sin 12. opplæringstime på ulykkestidspunktet. Det stod plassert en rekke betongelementer, hengere og utstyr til gravemaskiner inne på området som ble benyttet til opplæring da ulykken inntraff (se figur 13).



Figur 13: Eleven kjørte mellom de to røde kjeglene og kolliderte med den grønne tilhengeren.
Foto: Politiet

1.15 Andre opplysninger

1.15.1 Utfordringer med å kjøre motorsykkel

I en manual for motorsyklister utgitt av State of Nevada, Department of motor vehicles⁵, står det blant annet at:

Successfully piloting a motorcycle is a much more involved task than driving a car. Motorcycling requires a fine sense of balance and a heightened sense of awareness and position amidst other roadway users. A motorcycle responds more quickly to rider inputs than a car, but is also more sensitive to outside forces, like irregular road surfaces or crosswinds.

Det viktigste, for å kjøre mest mulig sikkert, er å få kjøreferdighetene automatisert, slik at man vet hvordan man skal agere i en uønsket situasjon, som for eksempel et utilsiktet gasspådrag. En uerfaren fører har ikke fått denne automatiseringen, og det kan føre til forsinket reaksjon og feil situasjonsforståelse.

Trafikklærerne på de to trafikkskolene har fortalt til SHK at elever som er litt eldre, ofte har behov for mer tid til de tekniske øvelsene, og er «*litt stive i kroppen*».

Videre står det i manualen fra State of Nevada at:

Smaller motorcycles are usually easier for beginners to operate.

⁵ [Department of Public Safety \(nv.gov\)](http://www.nv.gov) – Nevada DMV Motorcycle Handbook

1.15.2 Erfaringsoverføring personbil – motorsykkel

1.15.2.1 *Motsatt betjening*

I en bil betjener man koblingen normalt sett ved foten og giret med armen. På de fleste motorsykler er dette motsatt, ved at man betjener koblingen med armen og giret med foten, samtidig som det skal innlæres et nytt gir mønster.

1.15.2.2 *Styrke og balanse for å styre en motorsykkel*

Bilen styres normalt sett med rattet ved normale armbevegelser, og da forholdsvis lett med moderne servoassistert styring. En motorsykkel styres forskjellig ved saktekjøring og ved kjøring på vei over en viss hastighet. Ved svært lave hastigheter, eksempelvis ved kjøring i kjøregård (krypekjøring), styres motorsykkelen ved å svinge dit man skal. Ved kjøring på vei vil motorsykkelen svinge som følge av at tyngdepunktet flyttes. Enten ved at kroppen lenes til en side eller ved at man styrer til motsatt side av dit det skal svinges, såkalt kontraststyring. Dette må læres og øves på.

1.15.3 Forslag om innføring av fjernstyrt stoppknapp ved kjøregårdsøvelser på motorsykkel

En av bransjeorganisasjonene for trafikkskolene har etter ulykken henvendt seg til Samferdselsdepartementet med formål å bedre sikkerheten under motorsykkelopplæring. Det uttrykkes et ønske om å innføre et forskriftskrav om fjernstyrt stoppknapp. Statens vegvesen har som fagmyndighet vurdert saken uten at det er fattet beslutning.

1.16 Iverksatte tiltak

1.16.1 Statens vegvesen

Statens vegvesen har fulgt opp hendelsen i sitt avvikssystem for uønskede hendelser knyttet til HMS. Gjøvik trafikkstasjon har etter ulykken innført en ordning om at hver trafikklærer kun skal ha en elev om gangen når de benytter vegvesenets kjøregård.

1.16.2 Trafikkskolen

Trafikkskolen utarbeidet en avviksrappport i etterkant av ulykken. Avviksrapporten beskrev hendelsesforløpet til ulykken, trafikkskolens vurderinger av årsakene til ulykken og forslag til tiltak for å hindre gjentakelser, samt frist for iverksetting av tiltak.

Trafikkskolen har opplyst til SHK at det har blitt iverksatt følgende tiltak som følge av ulykken:

Elever som ikke har tidligere erfaring med motorsykkel, skal begynne opplæringen på en lett motorsykkel (125 ccm).

2. ANALYSE

2.1 Innledning

SHK besluttet å iverksette undersøkelse av ulykken som følge av alvorlighetsgraden, samt at ulykken skjedde under autorisert opplæring. Det skjer få ulykker i forbindelse med kjøreopplæring som resulterer i alvorlige personskader. SHK mener likevel at ulykken underbygger et behov for å se nærmere på sikkerheten ved bruk av kjøregårder under kjøreopplæring på motorsykkel.

Utforkjøringen og omstendighetene rundt ulykken har blitt undersøkt og analysert i tråd med SHKs sikkerhetsfaglige rammeverk og analyseprosess for systematiske undersøkelser ([NSIA-metoden](#)⁶). Hendelsesforløpet, fra eleven fikk gasspådrag på motorsykkelen og frem til innsatspersonell ankom ulykkesstedet, er kartlagt gjennom en sekvensiell fremstilling i et STEP⁷-diagram.

Analysen innledes med en vurdering av hendelsesforløpet i kapittel 2.2. Herunder vurderes den utløsende hendelsen og kollisjonen, samt overlevelsesaspekter. Kjøretøy til bruk for opplæring på motorsykkel og personlig sikkerhetsutstyr blir vurdert i kapittel 2.3. I kapittel 2.4 vurderes utformingen og sikringen av kjøregården. Innholdet i trafikkopplæringsforskriften, samt læreplanen for førerkortklasse A, blir vurdert i kapittel 2.5. Opplæringsplanen til trafikkskolen blir også vurdert i denne sammenheng. Læring fra hendelser og ulykker som skjer under opplæring blir vurdert avslutningsvis i kapittel 2.6.

Redningsarbeidet har ifølge informasjonen SHK har innhentet fungert tilfredsstillende, og blir derfor ikke analysert.

2.2 Vurdering av hendelsesforløpet

Vurderingen av hendelsesforløpet er basert på SHKs befaring av ulykkesstedet, dokumentasjon innhentet fra politiet og Statens vegvesen, samt vitneforklaringer og intervjuer som SHK har gjennomført av trafikanter som øvde på samme tid.

Eleven mistet kontrollen på motorsykkelen i kjøregården under sin andre opplæringstime på motorsykkel, og hadde ingen tidligere praktisk erfaring med motorsykkel. Eleven skulle i denne forbindelse øve på svingkjøring i kjøregården.

Trafikklærerens vurdering ulykkesdagen var at eleven hadde tilstrekkelig ferdighet til å kunne kjøre rolig rundt i kjøregården på egenhånd. Han hadde på dette tidspunktet tre elever under opplæring samtidig, alle med ulikt ferdighetsnivå.

Da eleven mistet kontrollen er det nærliggende å anta at vedkommende forsøkte å holde seg fast i håndtaket på motorsykkelen for å ikke falle av. Gasspådraget reguleres med høyre håndtak på en motorsykkel, og ved å holde seg fast i dette kan man forverre situasjonen ved at man opprettholder og øker pådraget til «full gass» og mister kontrollen. Et resultat av dette blir et ukontrollert og utilsiktet gasspådrag med påfølgende høy akselerasjon.

⁶ Statens havarikommisjon. (2018). NSIA-metoden: Sikkerhetsfaglig rammeverk og analyseprosess for systematiske undersøkelser. ISBN 978-82-690725-3-2.

⁷ Sequentially Timed Events Plotting.

SHKs vurdering er at en utilsiktet akselerasjon vil kunne oppleves som skremmende for uerfarne motorsykkelførere, og viser til videre drøfting av egnet kjøretøy i kapittel 2.3.

Motorsykkelen kjørte utfor en skråning, og eleven døde i sammenstøtet mellom vegg og motorsykkelen. Skråningen var ikke adskilt fra kjøregården med rekkverk eller andre fysiske barrierer, og sikring av øvingsområdet vil bli analysert videre i kapittel 2.4. Personskader og skader på motorsykkelen indikerer at motorsykkelen traff veggen til næringsbygget med fronten, og at eleven deretter fikk motorsykkelen delvis over seg. Eleven omkom momentant i kollisjonen som følge av knusningsskader på overkroppen. Valg av kjøretøy til opplæring og sikkerhetsutstyr blir vurdert videre i kapittel 2.3.

Undersøkelsen har vist at trafikklæreren ikke benyttet fjernstyrt stoppknapp eller kommunikasjonsutstyr underveis i opplæringen som ble gjennomført på ulykkesdagen jf. kapittel 1.3.1. Trafikklæreren hadde derfor ingen mulighet til å gripe inn i situasjonen som oppstod. Dette forholdet blir vurdert i kapittel 2.5.

2.3 Egnet kjøretøy og sikkerhetsutstyr

2.3.1 Valg av kjøretøy til opplæring

Suzuki SFV650A er en forholdsvis lettkjørt tung motorsykkel, og brukes mye i opplæringssammenheng. Motorsykkelen har en relativt lav høyde på sitteplass, som gjør at de fleste elever vil kunne sitte komfortabelt på motorsykkelen og samtidig rekke ned til bakken med bena. Motorsykkelens høye dreiemoment gir forholdsvis kraftig akselerasjon på et lavt turtallsregister.

Med bakgrunn i lavt tyngdepunkt og lav høyde mener SHK at motorsykkelen i utgangspunktet er et velegnet kjøretøy for bruk under opplæring. Undersøkelsen har imidlertid vist at det med fordel bør vurderes å bruke lett motorsykkel (125 ccm) ved innledende tekniske øvelser under opplæring på motorsykkel for alle uerfarne elever. Dette fordi den er lettere å holde i balanse, og sammen med lavere motorkraft og akselerasjon reduseres risikoen for tapt kontroll ved utilsiktet gasspådrag.

Dette er blant annet anbefalt i State of Nevada sin motorsykkelmanual. Verken trafikkopplæringsforskriften eller Håndbok 850A «Læreplan for førerkortklasse A» har dette som anbefaling. SHK mener likevel dette bør vurderes av alle kjøreskoler.

2.3.2 Valg av personlig sikkerhetsutstyr

Læreplanen for førerkortklasse A fastsetter krav til elevenes sikkerhetsutstyr under opplæring på motorsykkel.

SHK mener at utstyret som eleven benyttet i det aktuelle tilfellet oppfylte gitte minimumskriterier til personlig sikkerhetsutstyr for kjøring med motorsykkel. SHK påpeker imidlertid at det også finnes annet sikkerhetsutstyr som i enda større grad kan beskytte mot kollisjonsskader, herunder eksempelvis airbagvest og nakkebeskytter. En airbagvest er utstyrt med patroner som løses ut ved et støt eller en kollisjon, og som kan beskytte eleven mot indre skader.

SHK mener at en airbagvest kunne ha bidratt til økt overlevelsesmulighet i denne aktuelle ulykken, ettersom eleven omkom av indre skader i øvre del av overkroppen. SHK ser

positivt på at trafikkskoler som gjennomfører opplæring på motorsykkel tilbyr elever å låne eller leie airbagvester.

2.4 Utforming av og sikkerhet i kjøregårder

Det er viktig at det tilbys sikre øvingsområder for elever som skal gjennomføre innledende opplæring på motorsykkel. Gjøvik trafikkstasjon tillater at trafikkskoler kan benytte kjøregården til kjøreopplæring med elever som har svært begrenset erfaring med motorsykkel.

Undersøkelsen har vist at den aktuelle kjøregården ikke var sikret med fysiske barrierer mot skråningen som var tilknyttet øvingsområdet. Det ble heller ikke gjennomført noen form for risikovurdering da kjøregården ble etablert.

Undersøkelsen viser at det foreligger en reell risiko for at elevene kan miste kontrollen over kjøretøyene under opplæring og at barrierer mot sideterrenget er viktig for sikkerheten. SHK anser det som mangelfullt at skråningen ikke var adskilt fra øvingsområdet med rekkverk eller andre fysiske barrierer på ulykkestidspunktet.

Håndbok V621 «MC-Sikkerhet» omtaler utforkjøring med motorsykkel som et særskilt tema, og håndboken presenterer blant annet forslag til tiltak som kan iverksettes for å ivareta trafikksikkerheten ved utforming av veier. Disse tiltakene omfatter blant annet utbedring av sideterreng ved bruk av eksempelvis sandvoll og rekkverk med underkjøringshinder for motorsykkel.

SHK ser utfordringen med bruk av metall- eller betongrekkverk, da dette er en statisk barriere som også kan påføre skader mer enn å redusere de. Det bør derfor vurderes polstring eller en form for ettergivende rekkverk som skadereduserende tiltak. Det kan også være aktuelt med sandvoll eller et tilgivende sideterreng, men dette fordrer større arealtilgjengelighet. Undersøkelsen har vist at Statens vegvesen ikke har iverksatt noen tiltak ved utformingen av kjøregården tilknyttet Gjøvik trafikkstasjon.

SHK mener i lys av dette at det vil være hensiktsmessig at det blir etablert krav til risikovurderinger ved utforming og bruk av kjøregårder i Statens vegvesen. Dette for å ivareta sikkerheten ved gjennomføring av teknisk ferdighetsprøve og ved tilrettelegging for trafikkskolers bruk ved kjøreopplæring. Statens vegvesen har til sammenligning etablert egne håndbokkrav⁸ for ivaretagelse av sikkerheten til motorsykkelførere i tilknytning til veiutforming.

Undersøkelsen har også vist at det ikke stilles krav i gjeldende regelverk til gjennomføring av risikovurderinger eller iverksetting av sikkerhetstiltak ved planlegging, utforming og bruk av kjøregårder som skal benyttes til oppkjøring for motorsykklistere.

I dag er det kun et krav at kjøregården utformes i tråd med retningslinjene for gjennomføring av førerprøve i alle førerkortklasser⁹ og Håndbok V850A «Læreplan for førerkortklasser A».

⁸ Statens vegvesen. (2015). Håndbok V621 – «MC-Sikkerhet».

⁹ Vegdirektoratet kan fastsette retningslinjer for innhold og vurdering av førerprøven. Statens vegvesen fastsetter de steder hvor førerprøven kan gjennomføres. Som hovedregel avlegges en teoretisk og en praktisk prøve for hver førerkortklasse, jf. trafikkopplæringsforskriften.

SHK mener Statens vegvesen bør stille krav til ivaretagelse av trafikksikkerheten i tilknytning til utforming og bruk av egne kjøregårder, både for eksisterende og planlagte kjøregårder. Spesielt bør kjøregårder som er åpne for bruk av kjøreskoler til opplæring vies spesiell oppmerksomhet. Kravene bør omfatte risikovurderinger av utforming av kjøreareal, samt begrensninger eller behov for etablering av fysiske barrierer og sikkerhetssoner.

Undersøkelsen har i tillegg vist at Statens vegvesen ikke har etablert intern godkjenning av kjøregårder med fokus på sikkerhetstiltak og ivaretagelse av trafikksikkerheten. SHK mener Statens vegvesen bør forbedre sin internkontroll med kjøregårder hvor eventuell bruksbegrensning inngår.

SHK fremmer to sikkerhetstilrådinger innenfor dette området.

2.5 Opplæringsforskriften og læreplan for førerkortklasse A

2.5.1 Innledning

I dette kapittelet vurderes trafikkopplæringsforskriften, læreplanen for førerkortklasse A, samt opplæringsplanen til trafikkskolen.

2.5.2 Trafikkopplæringsforskriften og læreplan for førerkortklasse A

Øvelseskjøring på kjørebane eller annet avsperrt område kan gjennomføres med inntil tre elever per lærer for opplæring innenfor førerkortklasse A, i henhold til trafikkopplæringsforskriften § 2-3. Læreplanen for førerkortklasse A¹⁰ beskriver i tillegg at det kan gjennomføres opplæring i kjøregård med inntil tre elever per trafikklærer på trinn 2 i opplæringsløpet. Dette er begrunnet med muligheten for erfaringsoverføring mellom elevene under opplæring.

SHKs vurdering er at sikkerheten til elever som gjennomfører opplæring på motorsykkel i en kjøregård er avhengig av at elevene får tett oppfølging inntil de har et visst ferdighets- og erfaringsnivå. Ved opplæring av nybegynnere vil behovet for oppfølging være størst, og undersøkelsen viser at elever har ulikt behov for trening og innlæring.

Det kan derfor være hensiktsmessig at trafikklærer sitter på med eleven når det øves på de grunnleggende tekniske ferdighetene, før eleven kjører på egenhånd på et avgrenset område eller i en kjøregård. I tillegg kan det være hensiktsmessig å begrense antall elever pr. trafikklærer i den begynnende opplæringsfasen. Risikoen for at uønskede hendelser kan oppstå er knyttet til mange forhold, og undersøkelsen viser at slike situasjoner kan møtes gjennom høy bevissthet hos trafikklærerne og/eller eventuelt gjennom å begrense antall elever i kjøregården samtidig.

Trafikkopplæringsforskriften krever ikke at alle elever skal ha samme ferdighets- og erfaringsnivå. SHK mener at ulikt ferdighetsnivå på elever som får opplæring samtidig på egne kjøretøy i kjøregård kan være krevende å håndtere både i et pedagogisk og et sikkerhetsmessig perspektiv. Havarikommisjonen vil derfor påpeke viktigheten av læreplanens krav til at opplæringen tilpasses elevenes ferdighetsnivå etter en individuell vurdering.

¹⁰ Statens vegvesen. (2014). Håndbok V850A – «Læreplan for førerkortklasse A».

En mulig barriere som kunne ha forhindret denne ulykken er at trafikklærer kunne ha benyttet en fjernstyrt stoppknapp. SHK er kjent med at bransjeorganisasjonene i etterkant av ulykken har henvendt seg til Samferdselsdepartementet om muligheten for å innføre fjernstyrt stoppknapp under opplæring i kjøregård. SHK er kjent med oppfølgingen fra Statens vegvesen i denne henvendelsen, som viser at det kan påvises flere tekniske utfordringer ved en slik innretning.

SHK stiller seg positivt til at det kan arbeides for å utvikle en fjernstyrt stoppknapp, men siden dette forslaget allerede er fremmet for myndighetene velger SHK å ikke gi noen tilråding i denne sammenheng.

2.5.3 Trafikkskolens undervisningsplan

Eleven hadde sin andre dobbeltime da det utilsiktede gasspådraget oppstod. Trafikklæreren hadde hatt fysisk kontakt med motorsykkelen underveis i den første opplæringstimen, men eleven ble deretter vurdert til å ha tilstrekkelig kompetanse til å kjøre på egenhånd. Undersøkelsen har vist at undervisningsplanen oppfyller krav som stilles i både trafikkopplæringsforskriften og Håndbok V850A «Læreplan for førerkortklasse A».

Trafikkskolen innførte som tiltak etter ulykken at uerfarne elever skal gjennomføre initial opplæring på en lett motorsykkel uansett alder før opplæringen eventuelt kan fortsette på tung motorsykkel.

SHK støtter dette tiltaket, spesielt sett i lys av at hverken trafikkopplæringsforskriften, Håndbok V850A «Læreplan for førerkortklasse A» eller Håndbok V621 «MC-Sikkerhet» stiller tilsvarende krav eller retningslinjer.

2.6 **Læring fra hendelser og ulykker som skjer under opplæring**

Undersøkelsen har avdekket at det ikke eksisterer et enhetlig rapporteringssystem for innrapportering av uønskede hendelser og uhell som skjer i forbindelse med opplæring innenfor trafikkskolebransjen. Trafikkskolebransjen består av mange mindre enheter (trafikkskoler m.m.), som har stor geografisk spredning og hendelser blir i liten grad kjent for andre enn de det gjelder. Dette vanskeliggjør erfaringsoverføring og muligheten for trafikkskolebransjen til å lære fra eventuelle hendelser og uhell som skjer under opplæring.

SHK mener at Statens vegvesen både som eier av kjøregårdene og som en sentral aktør i trafikksikkerhetsarbeidet bør ta initiativ til å etablere et felles system for trafikkskolene for innrapportering av hendelser og ulykker som skjer under opplæring. Dette arbeidet kan også gjennomføres i samarbeid med andre aktører i opplæringsmiljøet.

SHK fremmer en sikkerhetstilråding innenfor dette området.

3. KONKLUSJON

3.1 Operative og tekniske faktorer

- a) Eleven hadde ingen erfaring med å kjøre motorsykkel og gjennomførte sin andre praktiske opplæringstime for tung motorsykkel.
- b) Eleven øvde på svingkjøring i kjøregården til Gjøvik trafikkstasjon.
- c) Eleven fikk et utilsiktet gasspådrag og mistet kontrollen over motorsykkelen.
- d) Motorsykkelen, en Suzuki SFV650A brukes mye i opplæringssammenheng, og er en forholdsvis lettkjørt tung motorsykkel. Motorsykkelen har imidlertid et høyt dreiemoment, noe som gjør at den akselerer forholdsvis kraftig på et lavt turtallsregister.
- e) Eleven kjørte ut av kjøregården, og kolliderte deretter med veggen til et næringsbygg som var lokalisert i enden av en skråning tilknyttet kjøregården.
- f) Eleven omkom momentant i kollisjonen.
- g) Eleven var utstyrt med godkjent sikkerhetsutstyr. Eleven benyttet ikke tilgjengelig sikkerhetsutstyr som airbagvest og nakkebeskytter som i enda større grad kunne beskyttet mot kollisjonsskader.
- h) Skråningen hadde en høydeforskjell på ca. 3,4 meter over ca. 10 meters lengde fra asfaltkanten til kjøregården og ned til bunnen av næringsbygget. Denne skråningen bestod av blandet vegetasjon og skarpe steiner.
- i) Kjøregården hadde ikke rekkverk eller andre former for fysiske barrierer som kunne forhindre utforkjøring med motorsykkel.
- j) Trafikklæreren hadde ansvaret for totalt tre elever, hvor to av elevene var på opplæring på tung motorsykkel, men på ulikt ferdighetsnivå. Den siste eleven hadde oppfriskningstime til oppkjøring for lett motorsykkel.
- k) Trafikklæreren benyttet ikke fjernstyrt stoppknapp eller kommunikasjonsutstyr underveis i opplæringen. Eleven satt alene på motorsykkelen, så det var ingen mulighet for trafikklæreren til å gripe inn i situasjonen som oppstod.

3.2 Bakenforliggende faktorer

- l) Statens vegvesen har ikke etablert krav til risikovurderinger ved utforming og bruk av egne kjøregårder, slik at sikkerheten til elevene ved gjennomføring av teknisk ferdighetsprøve og trafikkskolers kjøreopplæring blir ivaretatt på best mulig måte.
- m) Statens vegvesen har ikke etablert intern godkjenning av kjøregårder med fokus på sikkerhetstiltak og ivaretagelse av trafikksikkerheten i sitt kvalitetssystem.
- n) Trafikkskolens undervisningsplan oppfylte krav som stilles i både trafikkopplæringsforskriften og Håndbok V850A «Læreplan for førerkortklasse A».

- o) Trafikkopplæringsforskriften og Håndbok V850A tillater at det kan gjennomføres opplæring på øvingsbane eller avsperrert område med inntil tre elever per trafikklærer uavhengig av elevenes ferdighetsnivå. Dette er begrunnet med muligheten for erfaringsoverføring mellom elevene under opplæring.
- p) Verken trafikkopplæringsforskriften eller Håndbok 850A setter krav til bruk av lett motorsykkel (125 ccm) ved innledende tekniske øvelser under opplæring på motorsykkel, for uerfarne elever. Dette har trafikkskolen iverksatt som tiltak etter ulykken.
- q) Det er ikke etablert et felles rapporteringssystem for trafikkskolebransjen, som gir mulighet for erfaringsoverføring og læring av hendelser og ulykker som inntreffer under kjøreopplæring.

4. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av denne veitrafikkulykken har avdekket flere områder hvor Statens havarikommisjon anser det som nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinger som har til formål å forbedre trafikksikkerheten.¹¹

Sikkerhetstilråding VEI nr. 2021/08T

Undersøkelsen av motorsykkelykken på Gjøvik trafikkstasjon 10. juli 2020 har vist at kjøregården ikke hadde rekkverk eller annen form for fysisk barriere som kunne hindret eller redusert skadene ved utforkjøring med motorsykkel. Det stilles ikke krav til risikovurdering ved etablering av Statens vegvesens kjøregårder utover generelle krav i «Retningslinjer for gjennomføring av førerprøve i alle klasser».

Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen etablerer sikkerhetskrav som inkluderer risikovurderinger ved utforming og bruk av både eksisterende og nye kjøregårder for praktisk førerprøve for MC.

Sikkerhetstilråding VEI nr. 2021/09T

Undersøkelsen av motorsykkelykken på Gjøvik trafikkstasjon 10. juli 2020 har vist at kjøregården ikke hadde rekkverk eller annen form for barriere som kunne hindret eller redusert skadene ved utforkjøring med motorsykkel. Statens vegvesen følger ikke systematisk opp sikkerheten ved utforming, endringer og bruk av egne kjøregårder.

Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen forbedrer internkontrollen med egne kjøregårder for å kvalitetssikre sikker utforming og bruk.

Sikkerhetstilråding VEI nr. 2021/10T

Undersøkelsen av motorsykkelykken på Gjøvik trafikkstasjon 10. juli 2020 har vist at det ikke eksisterer et rapporteringssystem for uønskede hendelser og uhell som skjer i forbindelse med opplæring innenfor trafikkskolebransjen. Trafikkskolebransjen består av mange mindre enheter (trafikkskoler m.m.), som har stor geografisk spredning, og et rapporteringssystem vil kunne bidra til økt læring og erfaringsoverføring mellom disse.

Statens havarikommisjon tilrår at Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) og Trafikkforum i samarbeid med Statens vegvesen, etablerer et felles rapporteringssystem for trafikkskolebransjen, slik at hendelser og ulykker som skjer i forbindelse med kjøreopplæring blir loggført og evaluert.

Statens havarikommisjon

Lillestrøm, 29. juni 2021

¹¹ Undersøkelserapport oversendes Samferdselsdepartementet som treffer nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene, jf. forskrift 30. juni 2005 om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkulykker mv., § 14.

REFERANSER

Statens vegvesen (2007) Håndbok V621 MC-Sikkerhet: utforming og drift av veg- og trafikksystemer. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker>

Statens vegvesen (2007) Håndbok V850A Læreplan klasse A. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker>

[Department of Public Safety \(nv.gov\)](#) – Nevada DMV Motorcycle Handbook

Sjekkliste – tilsyn med vilkår for etablering og drift av trafikkskoler, Statens vegvesen

Retningslinjer for gjennomføring av førerprøve i alle klasser, Statens vegvesen