

ATV (All-Terrain Vehicle) og UTV (Utility Task Vehicle) er svært populære kjøretøy, og per definisjon er disse kjøretøyene å regne som traktor. For å kjøre ATV eller UTV må man ta føreropplæring for Traktor (klasse T).

På fagmøtet med tittelen Hvordan skal vi forebygge ulykker med ATV og UTV? ønsket vi å rette blikket mot grensesnittet mellom at vi ønsker ny mobilitet velkommen, men også at det skal være trygt og sikkert.

– Ingen må lide for ønsket om større mobilitet, sa Johansen.

– Føreropplæringen i Norge er omfattende, og det handler i stor grad om holdninger og å utdanne hele mennesket. Det dreier seg ikke bare om kjøretøyet i seg selv. Og nettopp derfor blir det tydelig for oss at føreropplæring klasse B ikke dekker alt rundt ATV og UTV, og det gjør heller ikke klasse T, sa Lars Inge Haslie, seniorrådgiver i Statens vegvesen – Trafikant og kjøretøy.

På landsbasis har vi gått bort ifra oppfatningen om at disse kjøretøyene geografisk brukes mestlengst nord i landet – i Troms og Finnmark.

– Trøndelag er i en særstilling når vi ser på antall ulykker med ATV og UTV. Vi klarer ikke helt å si hvorfor, men dette er tallenes tale, sa Jan Petter Wigum, førstelektor ved Nord universitet.

Wigum påpekte også at det er menn som er mest utsatt for ulykker på disse kjøretøyene. I sitt innlegg ga han oss innsikt og foreløpige funn fra en pågående studie om ATV og UTV. Den skal etter planen avsluttes andre kvartal 2024.

– Når 70 til 80 prosent av elevene tar førerkort på traktor for å kjøre ATV, så sier det seg selv at motivasjonen for å ta denne føreropplæringen er en utfordring, sa Pål Andersen, seniorrådgiver i Norges trafikkskoleforbund.

ATV og UTV er nyttekjøretøy som blir brukt mye til kjøring i fritid, men også rene arbeidsmaskiner på lik linje med en traktor. Men ATV og UTV har helt andre kjøreegenskaper, og de er i utgangspunktet ikke skapt for å kjøre på vei. Disse kjøretøyene er ment for terreng.

– Sånn jeg ser det, så burde vi bake inn en obligatorisk del med sikkerhetskurs for ATV og UTV i traktoropplæringen. ATV og UTV har helt andre kjøreegenskaper, og til dette er det knytta annen risiko. Det krever andre holdninger og annen tilnærming når man skal ta i bruk disse kjøretøyene, sa Jon Roger Neslund, trafikklærer og timelærer ved Nord universitet klasse T (Traktor).

Under fagmøtet hadde Neslund et praktisk blikk på traktoropplæringen slik den er i dag, og hva det vil være behov for fremover.

– Det er stort behov for krav til opplæring. Kunnskapen om disse kjøretøyene er lav, og det er helt nødvendig med økt trafikal kompetanse om ATV og UTV, sa Pål Andersen.

Per medio november er det registrert 97 000 ATV, og politiet forteller at et dominerende antall av disse er modifiserte — altså trimma. Det blir en utfordring når det er mange 16–17-åringer som velger disse kjøretøyene for mobilitet.

– Denne gruppen har upassende atferd på veien med ATV og UTV, og de kjører uten hjelm. De har også en lav terskel for å stikke av fra politiet, sa Andersen.

– Ungdommen bruker hjelm med en helt annen motivasjon enn å redusere risiko for hodeskader. Noen bruker hjelm fordi de har fått beskjed om det, men mange bruker det fordi det er kaldt, eller fordi det er insekter i lufta. Hjelmen har ofte visir, sa Jan Petter Wigum.

Transportøkonomisk institutt mener det er stor mulighet for å redusere antall skadde og drepte hvis det hadde vært hjelmpåbud.

– Det er en utfordring når så mange modifiserer kjøretøyet, kjører uten hjelm og ikke tar innover seg hvilke kraftige arbeidsmaskiner dette er. Det nytter ikke å sette likhetstegn mellom en traktor og ATV eller UTV når den obligatoriske delen av føreropplæringen ikke innebærer kjøretøyspesifikk kunnskap og risikoforståelse, sa Tanja Loftsgarden, fagdirektør i Trygg Trafikk.

– En traktor er en traktor, så lenge den er klassifisert som en traktor, sa Jon Roger Neslund.

Men han sa også at det er viktig å holde tunga rett i munnen for hva dette betyr i praksis. ATV og UTV er definert som traktor med underklasse A og B:

I føreropplæring for traktor slik den er i dag, så blir læreplanen og alle opplæringspunkter brukt. I praksis så trekker undervisningen ofte også inn momenter fra bil og tyngre kjøretøy. Men dette er ikke obligatorisk for førerkortklassen.

Trygg Trafikk mener at regulering og opplæring er noe av den beste medisinen, og organisasjonen jobber i kulissene med holdninger og atferd.

– Vi ønsker å øke kompetansen slik at stadig flere førere av ATV og UTV tenker og handler trafiksikkert. Akkurat sånn som kjørelærere og andre med ønske om trafiksikker atferd vil. Et fagmøte løser ikke alt. Men vi håper at vi her i grensesnittet forvaltning, bransjer og organisasjoner kan se om vi, i et litt kortsiktig perspektiv, kan finne gode verktøy. Verktøy vi kan bruke for å gjøre et løft for trafiksikkerheten på ATV og UTV i Norge. På andre områder har vi sett at EU ofte kommer etter og velger å regulere på et mer omfattende sett. Men vi kan ikke vente på det. Vi er nødt til å gjøre vårt sånn at vi unngår flere ungdomsulykker på disse spennende kjøretøyene, avsluttet Jan Johansen.

For oss i Trygg Trafikk blir veien videre å bidra til at aktørene kommer sammen for å finne tiltak som forebygger ulykker og skader på ATV og UTV. Her er det aktuelt å drøfte både kompetansebehov hos førerne, trimming og hjelmpåbud.

Ønsker du å få invitasjon til våre fagmøter? Trygg Trafikk har jevnlig fagmøter om ulike tema rundt trafiksikkerhet. Vi inviterer alle med interesse for dette, og det er mulig å delta enten fysisk eller digitalt. Abonner her!

