

Ny SHK-rapport med unikt innblikk i risikoen for unge MC-førere: Aldersgrensen bør heves

Statens havarikommisjons temaundersøkelse av ulykker med ungdom på lett motorsykkel bekrefter trafikantgruppens store sårbarhet, og avdekker et tydelig mønster av gjentakende sikkerhetsproblemer. Dersom aldersgrensen ikke heves, er det behov for en omfattende og koordinert innsats på alle nivåer.



4 lett MC fra de fire fatale ulykkene i 2024. Foto: SHK

Undersøkelsen, som baserer seg på de fire dødsulykkene som inntraff med 16–17 år gamle førere av lett MC i 2024, gir et unikt innblikk i risikofaktorene som preger de yngste motorsykkelførerne. SHK har avdekket en rekke sikkerhetsproblemer knyttet til trafikantatferd og -erfaring, kjøretøyenes tekniske tilstand, veiforhold og sikkerhetsutstyr.

Forskning viser at ungdomshjernen ikke er ferdig utviklet i de funksjonene som vurderer risiko og tar raske beslutninger. Det er altså biologiske årsaker, felles for alle tenåringer, som gjør at det å vurdere og håndtere risiko, ikke fungerer like bra som hos en voksen.

– Det er derfor urovekkende at ungdom har lov til å kjøre på lette motorsykler som kan gå opp mot 120 km/t. Med lite erfaring, høy fart, sårbarhet i sikkerhetsutstyr og motorsykler med tekniske feil og mangler, møter de et risikobilde ute på veien som er krevende og sammensatt. En heving av aldersgrensen for lett MC er derfor et riktig og viktig tiltak ut fra et sikkerhetsfaglig ståsted, sier avdelingsdirektør for vei- og landforsvarsavdelingen i Statens havarikommisjon (SHK), Ingvild K. Ytrehus.

– Heving av aldersgrense forutsetter grundig utredning

– En heving av aldersgrensen forutsetter at det først er gjort en grundig utredning av ungdoms transportbehov og hvordan risikoen kan forskyves til andre kjøretøytyper som ATV/UTV, moped og små elektriske kjøretøy. I tillegg må det gjøres tiltak for å håndtere risikoen som eventuelt forskyves. Til slutt vil det være opp til Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet å vurdere helheten opp mot vår sikkerhetstilråding, sier avdelingsdirektøren i SHK.

Svært høy risiko som undervurderes av ungdom og foresatte

Tall fra Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadet per kjørte kilometer på lett MC er svært høy. Dersom aldersgrensen ikke heves, konkluderer SHK med at det vil være nødvendig med en helhetlig, koordinert og omfattende innsats både på trafikant-, kjøretøy-, infrastruktur- og systemnivå for å forebygge flere alvorlige ulykker med ungdom på lett motorsykkel.

– Undersøkelsen indikerer at både ungdom på lett MC og foresatte undervurderer risiko og tror de er sikrere i trafikken enn de faktisk er. De må derfor sette seg bedre inn i, og få mer informasjon om risikoen. I tillegg må opplæringen bli bedre, og den tekniske tilstanden på syklene må følges tettere opp, sier Ytrehus.

Høy fart i kombinasjon med krevende kurver eller forbikjøring i kryss var medvirkende til tre av fire ulykker. Undersøkelsen viser at førerne kjørte med små sikkerhetsmarginer – nært eller over egen kapasitet og fysiske grenser.

SHK anbefaler også flere tiltak for å styrke sikkerheten for motorsykkel generelt, som skjerpede krav til sikkerhetsutstyr og tiltak for bedre MC-sikkerhet på veinettet.

Se filmen som oppsummerer undersøkelsesresultatene [her](#):



Tekniske feil medvirket til ulykkene: Må følges opp tettere

Tre av motorsyklene i dødsulykkene hadde tekniske feil eller mangler som påvirket stabilitet og kontroll, som slitte kjeder og drev, slitte dekk, feilmonterte hjul, feil dekktrykk og svekket støtdemping. To av syklene var forholdsvis nye. I dag er motorsykler unntatt fra periodisk kjøretøykontroll (PKK). Statens vegvesens stikkprøvekontroller fanger heller ikke opp alle tekniske feil og mangler.

– Det er bekymringsfullt at relativt nye sykler har tekniske feil og mangler som er så grunnleggende for sikkerheten. Vi tilrår derfor Statens vegvesen å få på plass regulering slik at den tekniske tilstanden på lette motorsykler blir fulgt opp tettere. Ungdom har ofte lite erfaring med teknisk kontroll og vedlikehold, og foresatte har en vanskelig og utydelig rolle i å følge det opp. Undersøkelsen viser hvor viktig det er å jevnlig sjekke og vedlikeholde motorsyklene og å bruke MC-verksteder for service, sier avdelingsdirektøren i Statens havarikommisjon.

– Bekymret for hjelmers evne til å beskytte ved treff mot bakhodet

Alle motorsyklistene i de fire dødsulykkene brukte klær for motorsykkelkjøring og påbudt hjelm. Med bistand fra Avdeling for rettsmedisinske fag ved Oslo universitetssykehus har SHK vurdert skademekanismene i ulykkene. I de tre ulykkene hvor føreren omkom av hodeskader sviktet hjelmen. I en ulykke ga ikke ryggbeskytteren i MC-jakken tilstrekkelig beskyttelse i treff med rekkverket.

– Funnene viser at det er behov for skjerpede krav til sikkerhetsutstyr for motorsyklister. I tillegg bør motorsyklister velge utstyr som i størst mulig grad beskytter kroppens viktigste områder mot støt. Hjelmers og ryggbeskytters evne til å ta opp og fordele energi har direkte betydning for utfallet. Vi er også bekymret for hjelmegenskaper, spesielt når det gjelder evnen til å beskytte hodet ved treff mot bakhodet, sier Ytrehus.

– Veiforhold som er gode nok for bil kan være en dødelig risiko for MC

Veiforhold, som risikokurver med begrenset sikt og humper i veibanen, medvirket til tre av dødsulykkene. Sideterreng og rekkverk forverret også skadeomfanget i to ulykker.

– Infrastruktur som er tilstrekkelig for biltrafikk, kan utgjøre en dødelig risiko for motorsyklister når marginene er små. Vi anbefaler derfor veieiere å gjennomgå strekninger med særlig høy ulykkesrisiko for MC, og iverksette tiltak for å bedre MC-sikkerheten, sier avdelingsdirektør for vei- og landforsvarsavdelingen i Statens havarikommisjon (SHK), Ingvild K. Ytrehus.



Ikke tilstrekkelig mønsterdybde i dekk. Foto: SHK



Slitt og dårlig vedlikeholdt kjede. Foto: SHK



Lett MC illustrasjonsbilde. Foto: SHK



Lett MC illustrasjonbilde. Foto: SHK