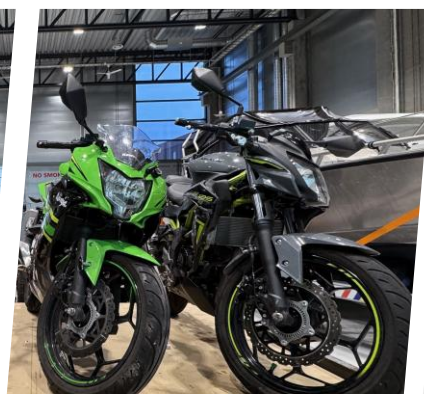
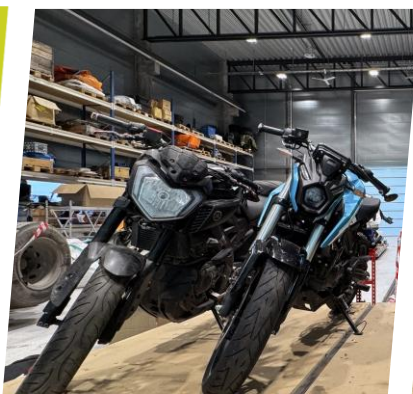




Avgitt desember 2025

RAPPORT VEI 2025/04

Delrapport 1 – Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykkel



English summary included

Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre trafikksikkerheten.

Formålet med Havarikommisjonens undersøkelser er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av ulykker og alvorlige hendelser, og fremme eventuelle sikkerhetstilrådinge. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende trafikksikkerhetsarbeid skal unngås.

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	4
1. OM TEMAUNDERSØKELSEN	7
1.1 Bakgrunn og formål.....	7
1.2 Inndeling av temaundersøkelsen.....	7
1.3 Oversikt over undersøkte ulykker	8
1.4 Undersøkelsesmetode og gjennomføring.....	8
1.5 Struktur delrapport 1	9
1.6 Videre arbeid med temaundersøkelsen.....	9
2. UNDERSØKELSESFUNN	11
2.1 Samlet analyse av undersøkelsesfunn i fire ulykker	11
2.2 Møteulykke med lett MC og personbil på fv. 115 i Indre Østfold	13
2.3 Utforkjøringsulykke med lett MC på fv. 115 i Aurskog-Høland	14
2.4 Utforkjøringsulykke med lett MC på E10 i Tjeldsund	15
2.5 Kryssulykke med lett MC og personbil på fv. 3092 i Færder	16
2.6 Iverksatte tiltak	17
2.7 Avsluttende bemerkninger.....	19
3. SIKKERHETSTILRÅDINGER OG LÆRINGSPUNKTER	22
VEDLEGG	27

Sammendrag

Denne rapporten bygger på undersøkelser av fire dødsulykker med lett motorsykel i 2024, der førerne var 16–17 år gamle. Ulykkene fant sted i Færder, Aurskog-Høland, Indre Østfold og Tjeldsund kommune, og gir et unikt innblikk i risikofaktorene som preger de yngste motorsykkelførerne. Selv om hver ulykke har sine særtrekk, viser den samlede analysen et tydelig mønster av gjentakende sikkerhetsproblemer som både handler om trafikantenes atferd og erfaring, kjøretøyenes tekniske tilstand, veiforhold og effekten av sikkerhetsutstyr.

Høy fart i kombinasjon med krevende kurver eller forbikjøring i kryss var en medvirkende faktor i tre av de fire ulykkene. I den fjerde ulykken, der farten trolig var moderat, kom ujevnheter i veibanen som følge av telehiv, overraskende på føreren og utfallet ble fatalt. Dette viser at fart i seg selv ikke alltid er den utløsende årsaken, men at høy fart reduserer muligheten til å kompensere for utfordringer ved veiforhold og tekniske feil og mangler ved kjøretøy.

Undersøkelsen peker også på problemer med teknisk tilstand. Tre av motorsyklene, hvorav to var forholdsvis nye, hadde feil eller mangler som påvirket stabilitet og kontroll: slitte kjeder og drev, slitte dekk, feilmonterte hjul, feil dekktrykk og svekket støtdemping. Ungdom har ofte lite erfaring med teknisk kontroll og vedlikehold, og foresatte har en vanskelig og utydelig rolle i å følge opp kjøretøyenes tilstand. Videre er motorsykler unntatt fra periodisk kjøretøykontroll (PKK). Statens vegvesens stikkprøvekontroller fanger heller ikke opp alle tekniske feil og mangler. Dette fremstår som et klart forbedringsområde.

Veiforhold bidro til flere ulykker. Risikokurver med begrenset sikt framover og ujevnheter i veibanen medvirket til tre av ulykkene. Sideterreng og rekkverk forverret skadeomfanget i to av ulykkene. Dette viser at infrastruktur som er tilpasset biltrafikk, kan utgjøre en dødelig risiko for motorsyklister når marginene er små.

Alle motorsyklistene benyttet klær for motorsykkelskjøring og påbudt hjelm. I tre ulykker, hvor førerne omkom av hodeskader, sviktet hjelmen. Hjelmens hurtigkobling åpnet seg i én ulykke, og i to ulykker klarte ikke hjelmene å ta opp og fordele energien fra støtet. I én ulykke ga ikke ryggbeskytteren i MC-jakken tilstrekkelig beskyttelse. Disse funnene understøtter behovet for skjerpede krav til sikkerhetsutstyr for motorsyklister. Undersøkelsen vekker også bekymring for hjelmegenskaper, spesielt når det gjelder hjelmers evne til å beskytte hodet ved treff mot bakhodet.

Samlet sett bekrefter temaundersøkelsen en stor sårbarhet for ungdom på lett motorsykel. Undersøkelsen viser at unge på lett motorsykel møter et krevende og sammensatt risikobilde. Høy fart, begrenset erfaring, tekniske feil og mangler, krevende infrastruktur og sårbarhet i sikkerhetsutstyr forsterker hverandre.

Forskning på hjernens utvikling har også avdekket at hjernefunksjoner som vurderer risiko og tar stilling til raske og overraskende endringer som krever handling, ikke er ferdig modnet hos tenåringer. Flere av ulykkene viser at strategier som læres i opplæringen ikke alltid blir anvendt. Dette understreker at overgangen fra teoretisk læring til praktisk mestring er særlig sårbar i de første årene som fører. Undersøkelsen indikerer også at både ungdom på lett MC og foresatte undervurderer risiko og tror at de er sikrere i trafikken enn de faktisk er.

Gitt ungdoms utfordringer med å vurdere og håndtere risiko, er det urovekkende at de har lov til å kjøre nærmest ubeskyttet på lette motorsykler som kan gå opp mot 120 km/t. Fra et sikkerhetsperspektiv mener SHK at heving av aldergrensen for lett MC er et riktig og viktig tiltak, forutsatt at konsekvensene er grundig utredet og håndtert.

Dersom aldersgrensen ikke heves, vil det være nødvendig med en helhetlig, koordinert og omfattende innsats for å forebygge alvorlige ulykker med ungdom på lett motorsykel. For å redusere ulykkesrisikoen må det gjennomføres tiltak på både trafikant-, kjøretøy-, infrastruktur- og systemnivå.

På tvers av de fire MC-ulykkene kan det trekkes frem seks sentrale funn:

1. Kurvekjøring og forbikjøring i kryss innebærer høy risiko for unge førere, og dette er tema som bør forsterkes i opplæringen.
2. Kurvekjøring med høy fart, feil bremseteknikk og liten margin er et kritisk risikoområde som forsterkes av tekniske feil og mangler.
3. Teknisk vedlikehold er en avgjørende faktor for sikker kjøring på lett MC. Ungdom har ofte lite erfaring med å vurdere teknisk tilstand som kjede, dekk og bremses.
4. Infrastruktur som ikke er tilpasset MC (rekkverk, sideterreng, ujevn veibane) medvirker til ulykker og forverrer skadeomfanget.
5. Hjelmers og ryggbeskytters evne til å ta opp og fordele energi har direkte betydning for utfallet. Dagens krav til bruk og kvalitet er ikke alltid tilstrekkelig.
6. Sekundære faktorer, som sammenstøt med rekkverk og sideterreng, kan være utløsende for dødelige skader.

De sentrale funnene gir grunnlaget for flere systemiske læringspunkter som SHK fremmer i form av åtte sikkerhetstilrådinge til organisasjoner og myndigheter med formål om å forbedre sikkerheten. Sikkerhetstilrådingene omhandler heving av aldersgrense for lett MC, bedre opplæring og informasjonsarbeid, utredning av ytterligere krav til sikkerhetsutstyr, tettere oppfølging av teknisk tilstand på lett MC, samt tiltak på veistrekninger med høy ulykkesrisiko for MC.

I tillegg peker SHK på flere læringspunkter til trafikanter, foresatte, trafikk lærere og andre som følge av temaundersøkelsen.

1. Om temaundersøkelsen

1.1 Bakgrunn og formål.....	7
1.2 Inndeling av temaundersøkelsen.....	7
1.3 Oversikt over undersøkte ulykker	8
1.4 Undersøkelsesmetode og gjennomføring.....	8
1.5 Struktur delrapport 1	9
1.6 Videre arbeid med temaundersøkelsen.....	9

1. Om temaundersøkelsen

1.1 Bakgrunn og formål

Temaundersøkelsen inkluderer de fire dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel som skjedde i 2024. Temaundersøkelsen ble igangsatt som følge av to ulykker i mai 2024, hvor to 16-åringer omkom på lett motorsykkel i Indre Østfold og i Aurskog-Høland, samt med bakgrunn i den svært høye risikoen for trafikantgruppen¹. I juni og september 2024 skjedde to nye dødsulykker med en 17-åring og en 16-åring, henholdsvis i Tjeldsund og Færder, som også ble inkludert i temaundersøkelsen.

Tall fra Transportøkonomisk institutt (TØI) for 2022 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadet på lett MC er svært høy. Risikoen er om lag 15 ganger høyere enn for moped, om lag to ganger høyere enn for tung MC, og nærmere 60 ganger høyere enn for fører av personbil.

Hensikten med temaundersøkelsen har vært å klarlegge hendelsesforløp, omstendigheter og årsaksforhold i ulykker som involverer ungdom på lett motorsykkel. Videre har SHK utredet hva som kan bidra til å øke sikkerheten og forhindre lignende ulykker og skadeomfang i fremtiden.

1.2 Inndeling av temaundersøkelsen

Temaundersøkelsen i sin helhet består av delrapport 1 og delrapport 2:

- **Delrapport 1** oppsummerer hendelsesforløp og omstendigheter relatert til de fire ulykkene, samt medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde. Med bakgrunn i dette har SHK foretatt en samlet analyse av undersøkelsesfunn, samt identifisert systemiske læringspunkter og områder for forbedring av sikkerheten så langt i temaundersøkelsen.

Vedlegg A–D inngår i delrapport 1 og omfatter SHKs enkeltrapporter fra de fire ulykkene. Enkeltrapportene dokumenterer SHKs undersøkelse og analyse av hver ulykke, og beskriver hendelsesforløp og omstendigheter, tekniske forhold, veiforhold, kjøreatferd og overlevelsesaspekter. Rapportene er avgrenset til å omhandle medvirkende faktorer på lokalt nivå og operative og tekniske faktorer av betydning for hendelsesforløp og skadeomfang.

- **Delrapport 2** tar utgangspunkt i undersøkelsesfunn fra de fire ulykkene som SHK ser behov for å utrede nærmere, og setter disse i sammenheng med utfyllende undersøkelser, data og statistikk, samt organisatoriske og systemiske faktorer.

Fordi det er viktig å gi samfunnet innsikt i hendelsesforløp og årsaksfaktorer til ulykker med ungdom på lett motorsykkel, samt fremme sikkerhetstilråinger til organisasjoner og myndigheter så langt i temaundersøkelsen, har SHK valgt å publisere delrapport 1 først.

¹ [Risiko i veitrafikken 2021/22 – Transportøkonomisk institutt](#). Det påpekes i rapporten at risikotallene, spesielt for små trafikantgrupper, er usikre: «Risikoberegningene er relativt usikre, og nasjonale estimater fra Reisevaneundersøkelsen (RVU) er mindre pålitelige enn før pga. et mindre nasjonalt utvalg og større regionale tilleggsutvalg.» Samtidig finnes det ikke andre tilgjengelige risikoberegninger per i dag.

1.3 Oversikt over undersøkte ulykker

Tabell 1: Undersøkte dødsulykker med ungdom på lett motorsykkel i 2024.

Møteulykke med lett MC og personbil på fylkesvei 115 i Indre Østfold (se vedlegg A)

Motorsyklisten mistet kontrollen i en krapp høyrekurve med begrenset sikt, veltet og skled over i motgående kjørefelt. Motorsykkelen og føreren traff en møtende personbil. Motorsyklisten omkom som følge av omfattende hodeskader. Hjelmen falt av i kollisjonsøyeblikket.

Utforkjøringsulykke med lett MC på fylkesvei 115 i Aurskog-Høland (se vedlegg B)

Motorsyklisten mistet kontrollen i en høyrekurve, etter en lengre rett strekning, i en kurvekombinasjon i nedoverbakke. Motorsykkelen og føreren krysset motgående kjørefelt og traff rekkverket. Føreren ble kastet av motorsykkelen og traff en rekkverksstolpe med ryggen. Motorsyklisten omkom av omfattende skader i rygg og bryst.

Utforkjøringsulykke med lett MC på E10 i Tjeldsund (se vedlegg C)

Motorsyklisten mistet kontrollen etter en bakketopp, på en tilnærmet rett strekning med humper i veibanen. Motorsykkelen og føreren kom utenfor veibanen og havnet i grøfta. Motorsyklisten traff steiner i sideterrenget, og fikk dødelige hodeskader.

Kryssulykke med lett MC og personbil på fv. 3092 i Færder (se vedlegg D)

Motorsyklisten gjennomførte en forbikjøring på venstre side av en personbil som skulle svinge til venstre i et kryss. Bilføreren verken så eller hørte motorsykkelen før ulykken. Motorsykkelen og føreren kolliderte med bilens venstre forskjerm. Føreren ble kastet av motorsykkelen, og fikk dødelige hodeskader.

1.4 Undersøkelsesmetode og gjennomføring

1.4.1 VARSLING AV ULYKKER

Da den første dødsulykken i 2024 med ungdom på lett motorsykkel skjedde i mai, fanget SHK dette opp via media og foretok befaringsavlytting av ulykkesstedet og motorsykkelen i ettertid. Den andre dødsulykken ble fanget opp av SHK via media samme dag. SHK foretok utrykning til ulykkesstedet, og var der samtidig med personell fra politiet og Statens vegvesen.

SHK sendte deretter anmodning² til politiet og Statens vegvesen om behov for umiddelbar varsling av alvorlige ulykker med ungdom på lett MC i Innlandet og Østlandsområdet.

SHK ble i perioden fra juni 2024 og ut året varslet om 15 ulykker med ungdom på lett MC, og foretok utrykning til tre av disse basert på alvorlighetsgrad. Ulykken i Tjeldsund i juni ble fanget opp av SHK via media, og SHK foretok utrykning til ulykkesstedet dagen etter. SHK ble varslet av politiet om ulykken i Færder, og foretok utrykning til ulykkesstedet samme dag.

² Jf. [forskrift 30. juni nr. 793 om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkuulykker mv. § 4.d.](#)

1.4.2 INFORMASJONSKILDER OG GJENNOMFØRTE UNDERSØKELSER

Undersøkelsene av de fire dødsulykkene har blant annet inkludert innhentet informasjon om involverte trafikanter og kjøretøy, samt informasjon om veiforhold, vær- og føreforhold. SHK har foretatt befaringsbesøk av alle ulykkessteder, gjennomført tekniske undersøkelser av motorsyklene med bistand fra importører, samt gjennomført intervjuer med involverte, vitner og etterlatte. SHK har også innhentet informasjon fra de aktuelle veieierne (tre fylkeskommuner og Statens vegvesen) og trafikkskolene.

I tillegg har SHK hatt bistand fra Avdeling for rettsmedisinske fag ved Oslo universitetssykehus HF (OUS) for å vurdere skadene på motorsyklistene og skademekanismer. Research Institute of Sweden (RISE) har bistått SHK i å analysere og teste sikkerhetsutstyr for MC. Videre har SHK foretatt målinger, rekonstruksjoner, simuleringer og beregninger av relevans for de ulike ulykkene. Dette har vært et krevende teknisk arbeid som følge av begrensninger i tilgjengelig data.

1.4.3 SIKKERHETSFAGLIG RAMMEVERK OG ANALYSEPROSESS

Ulykkene er undersøkt og analysert i tråd med Havarikommisjonens sikkerhetsfaglige rammeverk og analyseprosess for systematiske undersøkelser ([NSIA-metoden](#)).

1.5 Struktur delrapport 1

Rapportens kapittel 2, Undersøkelsesfunn, oppsummerer funnene som SHK har gjort i de fire ulykkene relatert til trafikanter, overlevelsesaspekter, kjøretøy og vei. Kapitlet gir også et sammendrag av hendelsesforløp, omstendigheter og årsaksforhold i de fire ulykkene. Deretter gis en oversikt over iverksatte tiltak som følge av ulykkene, samt avsluttende bemerkninger.

Rapportens kapittel 3 fremmer Havarikommisjonens sikkerhetstilrådinger og læringspunkter så langt i temaundersøkelsen.

1.6 Videre arbeid med temaundersøkelsen

SHKs videre arbeid med delrapport 2 omhandler blant annet følgende områder:

- Teknisk tilstand, kontroll og vedlikehold av lette motorsykler.
- Egenskaper, krav til og bruk av sikkerhetsutstyr for motorsyklister.
- Sikkerhetsoppfølging av veinett med hensyn til motorsyklister.
- Utfyllende data og statistikk om motorsykelulykker og risikofaktorer.

Temaundersøkelsens omfang og kompleksitet medfører at Havarikommisjonen ikke kan anslå en dato for utgivelse av delrapport 2. Det gjenstår noe arbeid med innsamling og kvalitetssikring av faktainformasjon, analyse og konklusjoner før delrapport 2 kan sendes på eksternt gjennomsyn og publiseres.

2. Undersøkelsesfunn

2.1 Samlet analyse av undersøkelsesfunn i fire ulykker	11
2.2 Møteulykke med lett MC og personbil på fv. 115 i Indre Østfold	13
2.3 Utforkjøringsulykke med lett MC på fv. 115 i Aurskog-Høland	14
2.4 Utforkjøringsulykke med lett MC på E10 i Tjeldsund	15
2.5 Kryssulykke med lett MC og personbil på fv. 3092 i Færder	16
2.6 Iverksatte tiltak	17
2.7 Avsluttende bemerkninger.....	19

2. Undersøkelsesfunn

2.1 Samlet analyse av undersøkelsesfunn i fire ulykker

Trafikant:

- Alle motorsyklistene hadde hatt førerrett i under ett år.
- Tre av motorsyklistenes fartsvalg var nært eller over egne og fysiske grenser.
- Til dels mangelfullt vedlikehold av egen motorsykel i tre ulykker.
- Strategier som læres i opplæringen ble ikke alltid anvendt.
- Høy fart og forbikjøring i kryss på forkjørsvei i én ulykke.
- Feil bremseteknikk i kurve i én ulykke.

Overlevelsesaspekter:

- Alle motorsyklistene benyttet klær for motorsykkelfjøring i tillegg til påbudt hjelm.
- Hjelmen klarte ikke å ta opp og fordele energien fra støtet mot bakhodet i to ulykker.
- Hjelmens hakestropp med hurtigkobling sviktet slik at hjelmen falt av i én ulykke.
- MC-jakken med integrert ryggbeskytter klarte ikke å begrense skadeomfanget i møte med rekkverksstolpen i én ulykke.

Kjøretøy:

- Feil og mangler ved motorsyklens tekniske tilstand medvirket til tre ulykker:
 - Feil lufttrykk i dekk
 - Ikke tilstrekkelig mønsterdybde på dekk
 - Slakk, slitasje og manglende smøring av kjede og drev
 - Slakk i hjullager og styrelager
 - Feilmontering av hjul
 - Nedsatt dempefunksjon og lekkasje fra støtdemper
- Slitedeler på lette motorsykler fremstår som lite robuste i forhold til bruksmønster.
- To av motorsyklene, som var forholdsvis nye, hadde ikke vært stoppet og kontrollert av Statens vegvesens utekontroll for kjøretøy.
- En motorsykel var kontrollert av Statens vegvesen uten at tekniske feil og mangler som var til stede på ulykkestidspunktet ble funnet.

Veiforhold:

- Risikokurver med begrenset sikt fremover medvirket til to av ulykkene.
- Humper og ujevnheter i veibanen som følge av telehiv medvirket til én av ulykkene.
- Sideterreng og rekkverk bidro til økt skadeomfang i to av ulykkene.
- Kryssutforming kan ha medvirket til én av ulykkene.
- Et MC-beskyttelsessystem for rekkverk, spesielt i kombinasjon med airbagvest, kunne redusert skadeomfanget i én av ulykkene.

På tvers av de fire MC-ulykkene kan det trekkes frem seks sentrale funn:

1. Kurvekjøring og forbikjøring i kryss innebærer høy risiko for unge førere, og dette er tema som bør forsterkes i opplæring.
2. Kurvekjøring med høy fart, feil bremseteknikk og liten margin er et kritisk risikoområde som forsterkes av tekniske feil og mangler.
3. Teknisk vedlikehold er en avgjørende faktor for sikker kjøring på lett MC. Ungdom har ofte lite erfaring med å vurdere teknisk tilstand som kjede, dekk og bremses.
4. Infrastruktur som ikke er tilpasset MC (rekkverk, sideterreng, ujevn veibane) medvirker til ulykker og forverrer skadeomfanget.
5. Hjelmers og ryggbeskytters evne til å ta opp og fordele energi har direkte betydning for utfallet. Dagens krav til bruk og kvalitet er ikke alltid tilstrekkelig.
6. Sekundære faktorer, som sammenstøt med rekkverk og sideterreng, kan være utløsende for dødelige skader.

2.2 Møteulykke med lett MC og personbil på fv. 115 i Indre Østfold

Føreren på 16 år kjørte sørover på fv. 115 på en lett motorsykkel (Voge R125, 2023-modell). På ulykkestidspunktet var det lyst, oppholdsvær og tørr veibane. Motorsyklisten kjørte på en strekning med flere krappe kurver og fartsgrensen var 80 km/t.

Ulykken skjedde da føreren mistet kontrollen over motorsykkelen i en krapp høyrekurve med begrenset sikt framover. Føreren og motorsykkelen traff bakken og skled over i motgående kjøreretning og traff den møtende bilen (se figur 1). Personbilføreren bremsset raskt, men hadde ingen mulighet til å avverge ulykken. Føreren av motorsykkelen fikk omfattende hodeskader, og omkom som følge av ulykken.



Figur 1: Ulykkesstedet på fv. 115 i Indre Østfold.
Foto: Politiet



Figur 2: Skadet låsemekanisme (hurtigkobling) på hjelmen til motorsyklisten på fv. 115 i Indre Østfold.
Foto: RISE

SHKs beregning og simulering viser at motorsykkelenes hastighet i kurven da den veltet sannsynligvis var ca. 80 km/t. På bakgrunn av redusert veigrep som følge av høyt lufttrykk, spesielt i fordekket, kan farten ha vært noe lavere. Det var også litt grus i kurven som kan ha virket negativt inn på veigrepet, sammen med de andre faktorene i ulykken. Hastigheten var tett opptil eller over motorsykkelenes kritiske hastighet med tanke på tilgjengelig veigrep og nedleggsvinkel, og medførte at motorsykkelen skled og understyrte i kurven.

Basert på sammenstilling av faktaopplysningene, vurderer SHK at høy hastighet i kurven og høyt dekktrykk i forhjulet forårsaket at ulykken kunne skje. Høyrekurven hvor ulykken skjedde er spesielt krevende fordi det er en sammensatt kurve som blir krappere mot slutten, sett i motorsyklistenes kjøreretning. Sammen med sikhindringer på stedet kan dette være utfordrende for motorsyklistene, da det krever både hastighetsreduksjon og retningsendring inne i kurven.

Føreren brukte klær for motorsykkelskjøring, i tillegg til påbudt hjelm. Han brukte MC-hettegenser og MC-hansker. Undersøkelsen har vist at hurtigkoblingen på hjelmens hakestropp hadde en uheldig utforming slik at den åpnet seg som følge av mekanisk påvirkning (se figur 2). Føreren ble påført kritiske hodeskader da hjelmen falt av og føreren havnet under bilen. De andre skadene føreren ble påført i sammenstøtet med personbilen var overlembare, gitt rask og hensiktsmessig medisinsk behandling.

Som følge av undersøkelsen fremmes ingen sikkerhetstilrådingen til lokal veimyndighet, da Østfold fylkeskommune allerede har innført tiltak for å bedre trafikksikkerheten på strekningen (se kapittel 2.6.2).

2.3 Utforkjøringsulykke med lett MC på fv. 115 i Aurskog-Høland

Føreren på 16 år kjørte nordover på fv. 115 på en lett motorsykkel (Kawasaki Z125, 2022-modell). På ulykkestidspunktet var det lyst, oppholdsvær og tørr veibane. Etter å ha kjørt over en rett strekning på over 300 m, kom motorsyklisten inn på en veistrekning med en kombinasjon av kurver og fall nedover i kjøreretningen. Fartsgrensen på strekningen var 80 km/t.

Ulykken skjedde da føreren mistet kontrollen over motorsykkelen i en krapp høyrekurve med begrenset sikt framover (se figur 3). Føreren falt av motorsykkelen og traff en rekkverksstolpe på motsatt side av kjørebane (se figur 4). Føreren fikk omfattende skader i rygg- og brystregionen, og omkom som følge av ulykken.



Figur 3: Ulykkesstedet på fv. 115 i Aurskog-Høland.
Foto: SHK



Figur 4: Motorsyklisten på fv. 115 i Aurskog-Høland traff en rekkverksstolpe og omkom av skadene.
Foto: SHK

SHKs beregning og simulering viser at motorsykkelenes hastighet i kurven var ca. 80 km/t da den fikk skrens og veltet. Hastigheten var tett opptil eller over motorsykkelenes kritiske hastighet med tanke på tilgjengelig veigrep og nedleggsvinkel. På bakgrunn av redusert veigrep som følge av nytt bakdekk, kan også hastigheten ha vært noe lavere. Bakhjulet var i tillegg skjevt montert. Dette kan ha bidratt til at bakdekket mistet veigrepet i kurven, og at motorsykkelen oppførte seg ustabil i lengderetningen.

Ut fra sporene på stedet og SHKs beregninger, var hastighetsreduksjonen liten før motorsykkelen traff rekkverket. Dette kan tyde på at føreren ikke benyttet forbremsen. Sporene viser at bakbremsen kan ha vært aktivert i starten av hendelsesforløpet. Motorsykkelenes kjede og drev var slitt og lite smurt, og dette kan også ha påvirket hendelsesforløpet.

I 2013 ble det etablert gang- og sykkelvei parallelt med fylkesveien. Samtidig ble det montert rekkverk uten MC-beskyttelsessystem i yttersving, mellom kjørebane og gang- og sykkelveien. Ut fra informasjon SHK har mottatt fra fylkeskommunen, har det ikke blitt gjort vurderinger av MC-sikkerhet for strekningen. Undersøkelsen har vist at rekkverkets plassering og utforming medvirket til at skadeomfanget ble så omfattende at føreren omkom.

Basert på sammenstilling av faktaopplysningene, vurderer SHK at høy hastighet i kurven og stor nedleggsvinkel, i kombinasjon med motorsykkelenes tekniske tilstand, forårsaket at ulykken kunne

skje. Veien heller nedover inn mot høyrekurven, samtidig som kurven har sikthindringer på innsiden. Dette kan være utfordrende for motorsyklister, da det fordrer både hastighetsreduksjon og retningsendring inn mot og gjennom kurven.

Føreren brukte klær for motorsykkeltkjøring i tillegg til påbudt hjelm. Han brukte MC-jakke med en innebygget, myk ryggbeskytter av høyeste beskyttelsesklasse, MC-bukse og MC-hansker. Føreren traff rekkeverksstolpen med høyre side av ryggen, som delvis var dekket av ryggbeskytteren. Kreftene var så store at SHK vurderer overlevelsesmulighetene som små. Et MC-beskyttelsessystem for rekkverk, spesielt i kombinasjon med en airbagvest, kunne redusert førerens skader betydelig og til et nivå der overlevelse var mulig.

Som følge av undersøkelsen tilrås Akershus fylkeskommune å gjennomgå risikokurver med rekkverk på fylkesveiene med hensyn til MC-sikkerhet.

2.4 Utforkjøringsulykke med lett MC på E10 i Tjeldsund

Føreren på 17 år kjørte sørover på E10 på en lett motorsykkel (Yamaha MT125, 2017-modell). På ulykkestidspunktet var det lyst som følge av midnattssol, oppholdsvær og tørr veibanen. Fartsgrensen på strekningen var 80 km/t.

Ulykken skjedde like etter en bakketopp på en oversiktlig rett strekning, da føreren mistet kontroll over motorsykkelen og kom utenfor veibanen (se figur 5). Føreren traff en stein i terrenget og ble deretter kastet tilbake på veibanen, mens motorsykkelen fortsatte et stykke videre i terrenget. Føreren fikk omfattende hodeskader, og omkom som følge av ulykken.



Figur 5: Ulykkesstedet på E10 i Tjeldsund med humper i veibanen og stein i sideterrenget. Foto: Politiet



Figur 6: Sprekk (hvit pil) i hjelmen til motorsyklisten på E10 i Tjeldsund. Foto og markering: SHK

Veibanen hadde humper og ujevnheter som følge av telehiv, midt i motorsykkelen kjørefelt. Bakketoppen som motorsykkelen kjørte over rett før ulykken begrenset sikten mot veibanen, og humpene kan derfor ha kommet overraskende på føreren. Alternativt kan føreren ha forsøkt å gjøre en unnamanøver til høyre for å unngå humpene, og i dette forløpet kommet utenfor veibanen.

Motorsyklisten holdt trolig en hastighet under tillatt fartsgrense på strekningen. SHKs beregninger viser at motorsykkelen fart var mellom 47 og 69 km/t like før den kom utenfor veibanen. På

utsiden av veibanen var det en smal grøft med bratt skråning og smal grøftebunn. Da motorsyklisten havnet utenfor veibanen, var det derfor lite rom for å gjenvinne kontroll og returnere til veibanen.

Undersøkelsen har vist at motorsykkelens tekniske tilstand kan ha medvirket til at føreren mistet kontroll på det ujevne underlaget. Motorsykkelen hadde svekket støtdemping foran, for lavt dekktrykk, samt slakk i styrelager, svingarmslager og forhjulslager. Syv måneder før ulykken hadde motorsykkelen fått bruksforbud av Statens vegvesen som følge av flere tekniske mangler. Bruksforbudet ble opphevet 40 dager før ulykken. De tekniske feilene og manglene som var til stede på ulykkestidspunktet, ble ikke fanget opp i Statens vegvesens kontroller.

Basert på sammenstilling av faktaopplysningene, vurderer SHK at veiens tilstand med humper og ujevnheter, i kombinasjon med motorsykkelens tekniske tilstand, forårsaket at ulykken kunne skje. SHK mener at en mer erfaren motorsyklist med en motorsykkle i god teknisk stand ville hatt bedre forutsetninger for å håndtere overraskende momenter i veibanen

Føreren brukte klær for motorsykkelkjøring i tillegg til påbudt hjelm. Han brukte MC-jakke med ryggbeskytter og MC-hansker. Det aktuelle sikkerhetsutstyret hadde imidlertid begrenset mulighet til å redusere skadene på føreren som følge av manglende tilgivende sideterreng, med utstikkende steiner og fjell. Hjelmen sprakk og klarte ikke å ta opp og fordele energien fra støtet mot bakhodet (se figur 6), og dermed ble ulykken fatal.

Før ulykken hadde driftsentreprenøren på strekningen og Statens vegvesen vurdert at humpene i veibanen ikke var trafikkfarlige. Etter ulykken har Statens vegvesen satt opp et fareskilt. Som følge av undersøkelsen fremmes ingen sikkerhetstilrådinger til lokal veimyndighet.

2.5 Kryssulykke med lett MC og personbil på fv. 3092 i Færder

Føreren på 16 år kjørte sørover på fv. 3092 på en lett motorsykkle (Kawasaki Ninja 125, 2019-modell). En personbil kjørte også i samme kjøreretning, men foran motorsykkelen. På ulykkestidspunktet var det lyst, oppholdsvær og tørr veibane. Fartsgrensen på strekningen var 50 km/t.

Ulykken skjedde da motorsykkelen forsøkte å kjøre forbi personbilen før et kryss, samtidig som personbilen svingte til venstre inn i krysset (se figur 7). Motorsykkelens høyre side kolliderte med bilens venstre forskjerm (se figur 8). Føreren ble kastet av motorsykkelen og over panseret til bilen, og havnet i grøfta. Føreren av motorsykkelen fikk omfattende skader i bakhodet, og omkom som følge av ulykken.



Figur 7: Oversikt over ulykkesstedet på fv. 3092 i Færder. Foto og markering: Statens vegvesen



Figur 8: Kjøretøyenes plassering i sammenstøtet på fv. 3092 i Færder. Foto: SHK

SHKs beregning og simulering viser at motorsykkelens fart sannsynligvis var ca. 95 km/t like før kollisjonen med personbilen. SHK har vurdert at personbilen hadde en fart på ca. 30–40 km/t i kollisjonen.

Ulykken skjedde i et oversiktlig kryss, uten sikthindringer eller andre trafikanter. Motorsykkelens hastighet i forbikjøringen reduserte førerens muligheter for å oppdage at personbilen var i ferd med å svinge til venstre og iverksette korrigerende tiltak. Bilføreren verken så eller hørte motorsykkelen før ulykken. SHK har ikke kunnet verifisere hvorvidt personbilen blinket til venstre før krysset, men føreren mener å ha brukt blinklys. Kryssutformingen kan ha bidratt til at bilen hadde et mer uheldig sporvalg enn om krysset hadde vært utformet vinkelrett og/eller vært kanalisert³.

Basert på sammenstilling av faktaopplysningene, vurderer SHK at motorsyklistens valg om å kjøre forbi i høy hastighet, i kombinasjon med at personbilføreren ikke hadde oppdaget motorsykkelen før venstresving i krysset, forårsaket at ulykken kunne skje. Motorsykkelen var i god teknisk stand og det var ingen tekniske feil eller mangler ved motorsykkelen som medvirket til ulykken.

Føreren brukte klær for motorsykelkjøring i tillegg til påbudt hjelm. Han brukte også MC-jakke med polstring (uten ryggbeskytter) og MC-hansker. Det aktuelle sikkerhetsutstyret hadde imidlertid begrenset mulighet til å redusere skadene på føreren som følge av høy energi i ulykken. Hjelmen klarte ikke å ta opp og fordele energien fra støtet mot bakhodet, og dermed ble ulykken fatal.

Som følge av undersøkelsen fremmes ingen sikkerhetstilrådinger til lokal veimyndighet.

2.6 Iverksatte tiltak

2.6.1 INFORMASJON OM FORELØPIGE FUNN VÅREN 2025

SHK informerte i april 2025 Statens vegvesen, som kontrollmyndighet og fagorgan, om de tekniske funnene i temaundersøkelsen. Dermed kunne Statens vegvesen, underveis i SHKs

³ Kanalisering er tiltak for å lede trafikken i bestemte kjørefelter eller på bestemt måte (fysiske eller oppmerkede trafikkøyer). (Vegdirektoratet, 2013: Håndbok N100 Veg- og gateutforming).

temaundersøkelse og i oppstarten til en ny MC-sesong, ha oppmerksomhet på dette, og om mulig iverksette nødvendige tiltak i påvente av undersøkelsens endelige resultater.

Videre publiserte SHK en pressemelding som informerte om funnene og oppfordret førere av motorsykler, foresatte, trafikkklærere og andre til å sjekke og foreta nødvendig korreksjon og vedlikehold av motorsyklusenes tekniske tilstand før sesongstart. SHK presiserte også at en annen viktig lærdom som kan trekkes fra ulykkene er viktigheten av avpassing av fart etter trafikkmiljø, og å ha gode nok sikkerhetsmarginer til å oppdage farer og reagere i tide til å unngå en ulykke.

Statens vegvesen har opplyst om følgende oppfølging av brev fra SHK i april 2025:

Oppmerksomhet på motorsyklers tekniske tilstand har vært en del av Statens vegvesen og MC-dugnadens kommunikasjon både på hjemmesider og i sosiale medier.

Det ble kjørt en video om teknisk kontroll i sosiale medier i sommer, som var rettet mot yngre brukere. MC-dugnadens medlem NMCF (forhandlerforeningen) har gjennomført foreldremøter, hvor den tekniske tilstanden har vært et viktig tema, samt at de har hatt tilbud på en gjennomgang av lette motorsykler av mekanikere.

Statens vegvesen jobber nå med ny nasjonal kampanje for MC som kommer i 2026. Hvorvidt kampanjen vil omfatte teknisk tilstand på lett MC spesielt, eller teknisk tilstand generelt, er ikke avgjort. Hvis ikke lett MC blir behandlet spesielt i den Nasjonale kampanjen, vil vi bruke MC dugnaden til å utvikle materiell og mindre kampanjer på utfordringen.

Statens vegvesen kontrollerer jevnlig lett MC i sommersesongen. Innsatsen av kontroller er størst i vårslippet (april/mai) og inn mot skolestart, og da spesielt i nær tilknytning til videregående skoler. Temaundersøkelsen er videresendt internt i avdelingen og tatt opp muntlig i statusmøte med lederne. Statens vegvesen har vurdert at det ikke er behov for å gjøre endringer i kontrollinstruksen, men bedt våre operative miljøer om å være ekstra oppmerksomme på de punktene som nevnes i temaundersøkelsen når det gjennomføres teknisk kontroll langs vei.

Revidert kjøretøykontrollpakke er for tiden på høring i EU og her er det foreslått obligatorisk PKK [periodisk kjøretøykontroll] på tung mc (mc med mer enn 125 cm³ eller mer enn 11 kW). Statens vegvesen mener at det - dersom det blir obligatorisk å innføre PKK på tung mc - vil være hensiktsmessig å samtidig vurdere om også lette motorsykler, og kanskje også mopeder, burde innlemmes i kontrollordningen her i landet.

Statens vegvesen følger dette arbeidet tett i EU og deltar i flere internasjonale arbeidsgrupper. Neste uke skal vi sammen med Finland besøke Sverige for å lære mer om deres praktiske gjennomføring av PKK på MC.

Oppdatert status på lovgivningsprosessen og Norges posisjon til forslaget fremgår på Europalov.no, se: <https://europalov.no/rettsakt/kjoretoykontroll-endringsbestemmelser-forslag-2025/id-33706>

2.6.2 LOKALE TILTAK

Etter ulykken på fv. 115 i Indre Østfold fornyet Østfold fylkeskommune eksisterende markeringsskilt og fareskilt på strekningen. I tillegg ble det satt opp to nye bakgrunnsmarkeringer, blant annet ett i ulykkeskurven (se figur 9).

I etterkant av ulykken på E10 i Tjeldsund satte Statens vegvesen opp et midlertidig fareskilt ca. 150 m før ulykkesstedet (se figur 10), som varsler om ujevn vei (skilt 108). Statens vegvesen fattet 31. mars 2025 vedtak om å sette opp et permanent skilt 108 samme sted.



Figur 9: Ny bakgrunnsmarkering i høyrekurven langs fv. 115 i Indre Østfold. Foto: SHK



Figur 10: Midlertidig skilt 108 Ujevn veg på E10 i Tjeldsund. Foto: Statens vegvesen 22. juni 2024

2.7 Avsluttende bemerkninger

Samlet sett bekrefter temaundersøkelsen en stor sårbarhet for ungdom på lett motorsykel. Undersøkelsen viser at unge på lett motorsykel møter et krevende og sammensatt risikobilde. Høy fart, begrenset erfaring, tekniske feil og mangler, krevende infrastruktur og sårbarhet i sikkerhetsutstyr forsterker hverandre.

Forskning på hjernens utvikling har avdekket at hjernefunksjoner som vurderer risiko og tar stilling til raske og overraskende endringer som krever handling, ikke er ferdig modnet hos tenåringer⁴. Det er altså biologiske årsaker, felles for *alle* tenåringer, som gjør at det å ta raske beslutninger på en god måte, spesielt i møte med overraskende fare, ikke fungerer like bra som hos en voksen. Det er vanskeligere å holde hodet kaldt, for eksempel håndtere overraskende momenter i veibanen.

Det er derfor urovekkende at ungdom har lov til å kjøre nærmest ubeskyttet på lette motorsykler som kan gå i opp mot 120 km/t. Fra et sikkerhetsperspektiv mener SHK at heving av aldersgrensen for lett MC er et riktig og viktig tiltak, forutsatt at det er grundig utredet hvordan risikoen kan forskyves til andre kjøretøytyper som ATV/UTV, moped og små elektriske kjøretøy. I tillegg er det nødvendig å utrede hvilke tiltak som må gjøres for å håndtere risikoen som eventuelt forskyves. SHK har vært i kontakt med Statens vegvesen for å undersøke om det kunne vært et alternativ å innføre en nasjonal grense for maksimal konstruktiv hastighet for lette motorsykler, men dette synes ikke å være mulig gitt rammene av et europeisk regelverk for motorsykler.

Funnene i temaundersøkelsen viser at det er et gap mellom det unge MC-førere og deres foresatte tror er forsvarlig sikkerhetsnivå med hensyn til teknisk tilstand, sikkerhetsutstyr og ungdommens kjøreatferd, i forhold til det faktiske sikkerhetsnivået som SHK har avdekket i ulykkene. Dermed er

⁴ [Adolescent neurodevelopment - PubMed](#).

Se også SHK Sjøfart [rapport 2025/03](#) om kollisjon mellom fritidsbåt og vannskuter i Fognafjorden, Stavanger, 1. september 2024 der to gutter på 15 og 16 år omkom.

det fare for at både ungdom på lett MC og foresatte undervurderer risiko og tror at de er sikrere i trafikken enn de faktisk er.

Ved å øke aldersgrensen vil hjernen ha kommet litt lenger i sin utviklingsprosess før den utsettes for så farlige beslutningssituasjoner som motorsykkelkjøring. Informasjonsarbeid og opplæring, er andre viktige aspekter, for å føre beslutningsprosessen med best mulig grunnlag. Om denne kunnskapen kommer til sin rett når det virkelig gjelder, er likevel ikke garantert. Gjentakelse og praktisk øving vil kunne hjelpe, da det vil være med på å styrke nevron-nettverkene i hjernen til den som manøvrerer kjøretøyet. Jo sterkere disse nettverkene er (dess mer man har øvd), jo mer automatisert blir det, og jo mindre må man tenke for å ta det rette valget i en farlig situasjon. Det er her den praktiske erfaringen kommer inn i bildet.

Dette tilsier at dersom aldersgrensen ikke heves, vil det være nødvendig med en helhetlig, koordinert og omfattende innsats for å forebygge alvorlige ulykker med ungdom på lett motorsykkel. For å redusere ulykkesrisikoen må det gjennomføres tiltak på både trafikant-, kjøretøy-, infrastruktur- og systemnivå.

3. Sikkerhetstilrådingar og læringspunkter

3. Sikkerhetstilrådingar og læringspunkter

Sikkerhetstilrådingar er anbefalingar om tiltak som bør treffes eller vurderes med henblikk på å forbedre trafikksikkerheten og hindre lignende ulykker i framtiden. Havarikommisjonens sikkerhetstilrådingar fremmes til relevante myndigheter eller organisasjonar som har ansvar for og mulighet til å iverksette tiltak innan områder hvor sikkerheten bør forbedres.

SHK fremmer åtte sikkerhetstilrådingar⁵ som følge av temaundersøkelsen så langt:

Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/13T

Ulykken med en gutt på 16 år på lett motorsykkel på fv. 115 i Aurskog-Høland 8. mai 2024 skjedde da føreren veltet, krysset møtende kjørefelt og traff rekkverksstolpene i yttersving. Undersøkelsen har vist at rekkverkets plassering og utforming medvirket til at skadeomfanget ble så omfattende at føreren omkom. SHK mener at rekkverket ikke nødvendigvis gir tilstrekkelig optisk ledning i kurven sammenlignet med retningsmarkering, samt at MC-beskyttelsessystem kunne vært montert som følge av utforkjøringsrisiko. Statens vegvesens risikokurvemodell har identifisert særlig høy risiko for ca. 111 kurver på fylkesveinettet i Akershus. Disse er kartfestet, og fylkeskommunen er gitt tilgang til kartene.

Statens havarikommisjon tilrår Akershus fylkeskommune å gjennomgå risikokurver med rekkverk på fylkesveiene med hensyn til MC-sikkerhet, og vurdere tiltak som gir bedre MC-sikkerhet. Dette vil være grunnlag for tiltaksprioritering.

Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/14T

Tre av de fire dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel i 2024 skjedde som følge av at motorsyklistene har valgt hastigheter nært egne og fysiske grenser. Tall fra Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadet per kjørte kilometer på lett MC er svært høy. Forskning på hjernens utvikling har avdekket at hjernefunksjoner som vurderer risiko og tar stilling til raske og overraskende endringer som krever handling, ikke er ferdig modnet hos tenåringer. Det er derfor urovekkende at ungdom har lov til å kjøre nærmest ubeskyttet på lette motorsykler som kan gå i opp mot 120 km/t.

Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen hever aldersgrensen for lett motorsykkel, forutsatt at konsekvensene er grundig utredet med hensyn til hvordan risikoen kan forskyves til andre kjøretøytyper og hvordan dette eventuelt kan håndteres.

⁵ Undersøkelserapport oversendes Samferdselsdepartementet som treffer nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene, jf. forskrift 30. juni 2005 nr. 793 om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkulykker mv. § 14. Vegtilsynet har ansvar for, på vegne av Samferdselsdepartementet, å følge opp alle sikkerhetstilrådingene på vei. Dette innebærer blant annet å føre oversikt over oppfølgingen av alle SHKs sikkerhetstilrådingar innan veisektoren og tilrå lukking til Samferdselsdepartementet når en sikkerhetstilråding anses tilstrekkelig fulgt opp.

Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/15T

Undersøkelsene av dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel i 2024 viser at kurvekjøring, forbikjøring og i kryssituasjoner innebærer høy risiko for unge førere. Kurvekjøring med høy fart og liten margin er et kritisk risikoområde som forsterkes av tekniske feil og mangler. Videre er teknisk vedlikehold en avgjørende faktor for sikker kjøring på lett MC. Ungdom har ofte lite erfaring med å vurdere kjede, dekk og bremses. Bruk av sikkerhetsutstyr som beskytter kroppens viktigste områder (hode, rygg, mage og bryst) mot støt, har også stor betydning for sikkerheten. Dette er temaer som bør forsterkes i opplæringen.

Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å iverksette et arbeid for å revidere læringsmål og/eller aktuelt innhold i læreplan klasse A1, der funnene og læringspunktene fra denne temaundersøkelsen inngår som en del av kunnskapsgrunnlaget.

Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/16T

Alle motorsyklistene i dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel i 2024 benyttet klær for motorsykkelkjøring i tillegg til påbudt hjelm. I tre tilfeller sviktet hjelmen. Hjelmens hurtigkobling åpnet seg i én ulykke og i to ulykker klarte ikke hjelmene å ta opp og fordele energien fra støtet. I én ulykke ga ikke ryggbeskytteren i MC-jakken tilstrekkelig beskyttelse. Disse funnene understøtter behovet for skjerpede krav til sikkerhetsutstyr for motorsyklister. Undersøkelsen vekker også bekymring for hjelmegenskaper, spesielt når det gjelder hjelmers evne til å beskytte hodet ved treff mot bakhodet.

Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å iverksette et arbeid for å utrede ytterligere krav til sikkerhetsutstyr som kan gi økt beskyttelse for kroppsdeler som har størst betydning for overlevelse, for førere og passasjerer av motorsykkel.

Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/17T

Undersøkelsene av dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel i 2024 peker på problemer med teknisk vedlikehold. Tre av motorsyklene, hvorav to var forholdsvis nye, hadde feil eller mangler som påvirket stabilitet og kontroll: slitte kjeder og drev, feilmonterte hjul, feil dekktrykk og svekket støtdemping. Ungdom har ofte lite erfaring med teknisk kontroll og vedlikehold, og foresatte har en vanskelig og utydelig rolle i å følge opp kjøretøyenes tilstand. Videre er motorsykler unntatt fra periodisk kjøretøykontroll (PKK). Statens vegvesens stikkprøvekontroller fanger heller ikke opp alle tekniske feil og mangler. Dette fremstår som et klart forbedringsområde.

Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å iverksette et arbeid for å revidere regelverk og/eller kontrollmekanismer slik at den tekniske tilstanden på lette motorsykler følges opp tettere.

Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/18T

Undersøkelsene av dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel i 2024 peker på at veiforhold bidro til flere ulykker. Risikokurver med begrenset sikt framover og telehiv medvirket til tre av ulykkene. Ikke-tilgivende sideterreng og rekkverk forverret skadeomfanget i to av ulykkene. Dette viser at infrastruktur som er tilstrekkelig for biltrafikk, kan utgjøre en dødelig risiko for motorsyklister når marginene er små.

- A. Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår strekninger med særlig høy ulykkesrisiko for MC, og vurderer tiltak som gir bedre MC-sikkerhet på disse strekningene. Dette vil være grunnlag for tiltaksprioritering.
- B. Statens havarikommisjon tilrår at Nye Veier AS gjennomgår strekninger med særlig høy ulykkesrisiko for MC, og vurderer tiltak som gir bedre MC-sikkerhet på disse strekningene. Dette vil være grunnlag for tiltaksprioritering.
- C. Statens havarikommisjon tilrår at fylkeskommunene gjennomgår strekninger med særlig høy ulykkesrisiko for MC, og vurderer tiltak som gir bedre MC-sikkerhet på disse strekningene. Dette vil være grunnlag for tiltaksprioritering.

Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/19T

Undersøkelsene av dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel i 2024 viser at kurvekjøring, forbikjøring og kryssituasjoner innebærer høy risiko for unge førere. Kurvekjøring med høy fart og liten margin er et kritisk risikoområde som forsterkes av tekniske feil og mangler. Videre er teknisk vedlikehold en avgjørende faktor for sikker kjøring på lett MC. Ungdom har ofte lite erfaring med å vurdere kjede, dekk og bremses. I tillegg har sikkerhetsutstyrets evne til å ta opp og fordele energi direkte betydning for utfallet i ulykker. Dette er temaer som bør forsterkes i informasjonsarbeidet til unge MC-førere og foresatte fra myndigheter og organisasjoner med ansvar for MC-sikkerhet.

Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å iverksette informasjonsarbeid rettet mot motorsyklister, med særskilt fokus på unge førere og foresatte, der funnene og læringspunktene til trafikanter fra denne temaundersøkelsen inngår som en del av kunnskapsgrunnlaget.

Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/20T

Undersøkelsene av dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel i 2024 viser at kurvekjøring, forbikjøring og kryssituasjoner innebærer høy risiko for unge førere. Kurvekjøring med høy fart og liten margin er et kritisk risikoområde som forsterkes av tekniske feil og mangler. Videre er teknisk vedlikehold en avgjørende faktor for sikker kjøring på lett MC. Ungdom har ofte lite erfaring med å vurdere kjede, dekk og bremses. I tillegg har sikkerhetsutstyrets evne til å ta opp og fordele energi direkte betydning for utfallet i ulykker. Dette er temaer som bør forsterkes i informasjonsarbeidet til unge MC-førere og foresatte fra myndigheter og organisasjoner med ansvar for MC-sikkerhet.

- A. Statens havarikommisjon tilrår Norsk Motorcykel Union (NMCU) å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.
- B. Statens havarikommisjon tilrår Trygg Trafikk å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.
- C. Statens havarikommisjon tilrår NAF MC å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.
- D. Statens havarikommisjon tilrår Motorsykkelimportørenes forening (MCF) å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.
- E. Statens havarikommisjon tilrår Norsk MC-Forhandlerforening (NMCF) å iverksette informasjonsarbeid mer spesifikt rettet mot funnene og læringspunktene til trafikanter i denne temaundersøkelsen.

SHK ønsker å peke på følgende læringspunkter til trafikanter, foresatte, trafikklærere og andre som følge av temaundersøkelsen:

Læringspunkter til trafikanter

- SHK oppfordrer **motorsyklister, foresatte, trafikklærere** og andre til jevnlig å sjekke og foreta nødvendig korreksjon og vedlikehold av motorsyklusenes tekniske tilstand.
- SHK oppfordrer **motorsyklister** til å benytte verksteder med motorsykkelspesifikk fagkompetanse når service og vedlikehold skal gjennomføres på verksted.
- SHK oppfordrer **motorsyklister** til å avpasse farten etter trafikkmiljø, og å ha gode nok sikkerhetsmarginer til å oppdage farer og reagere i tide til å unngå en ulykke.
- SHK oppfordrer **motorsyklister** til å benytte brems til å senke hastigheten inn mot og gjennom kurver med begrenset sikt, så lenge siktstrekningen reduseres. I de fleste tilfeller vil det være mest hensiktsmessig å benytte forbrem, eller forbrem og bakbrem i kombinasjon.
- SHK oppfordrer **motorsyklister** til å benytte sikkerhetsutstyr som i størst mulig grad beskytter kroppens viktigste områder (hode, rygg, mage og bryst) mot støt.
- SHK oppfordrer **foresatte** til å sette seg godt inn i alle risikofaktorer forbundet med ungdom på lett motorsykel.
- SHK oppfordrer **bilførere** til å rette oppmerksomhet mot motorsyklister som trafikantgruppe, og alltid sjekke speil og blindsoner før avsvinging og ved feltskifte.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 9. desember 2025

Vedlegg

Vedlegg A: Vei rapport 2025/05 om møteulykke med lett motorsykkel på fylkesvei 115 i Indre Østfold kommune 4. mai 2024

Vedlegg B: Vei rapport 2025/06 om utforkjøringsulykke med lett motorsykkel på fylkesvei 115 i Aurskog-Høland kommune 8. mai 2024

Vedlegg C: Vei rapport 2025/07 om utforkjøringsulykke med lett motorsykkel på E10 i Tjeldsund kommune, 22. juni 2024

Vedlegg D: Vei rapport 2025/08 om kryssulykke mellom lett motorsykkel og personbil på fv. 3092 i Færder kommune, 18. september 2024