

14. Motorsykel, moped og ATV/UTV

14.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykel, lett motorsykel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024 (per personkm).

Det er betydelige forskjeller i risiko mellom tung motorsykel, lett motorsykel og moped, og vi har derfor valgt å sette mål knyttet til tilstandsutviklingen innenfor hver av de tre kategoriene. Målet om 30 prosent redusert risiko er om lag samme reduksjon som vi trenger alle trafikantgrupper under ett dersom vi skal ha en jevn utvikling fra dagens situasjon til en situasjon der vi når etappemålet for 2030. Figur 14.1 viser at gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. personkm i planperioden 2026-2029 maksimalt skal være:

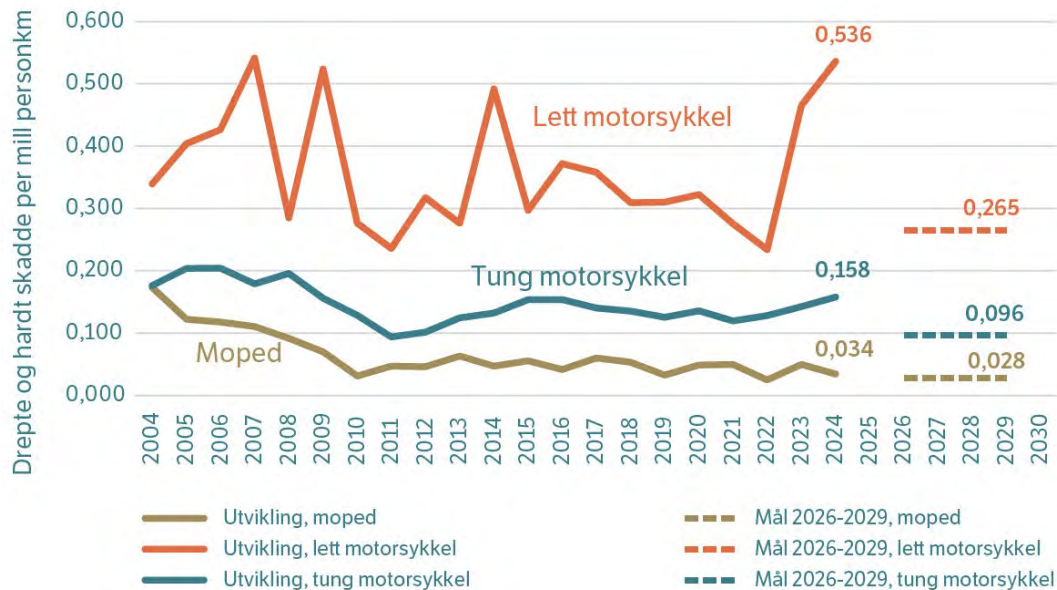
- 0,096 for tung motorsykel
- 0,265 for lett motorsykel
- 0,028 for moped

Til sammenligning er risikoen for bilførere om lag 0,005 drepte eller hardt skadde per mill. personkm,¹⁰⁹ hvilket betyr at selv om målene nås, vil det fortsatt være mange ganger høyere risiko forbundet med å kjøre motorsykel og moped, sammenlignet med å kjøre bil.

Den høye risikoen for lett motorsykel kan i stor grad forklares med at dette er spesielt populære kjøretøy for aldersgruppen 16–17 år. Dette er ubeskyttede trafikanter med liten erfaring i å håndtere høy fart, og som mangler tilstrekkelige forutsetninger for å tolke risikoen i komplekse trafikale situasjoner. Manglende kjøreerfaring og mangelfull risikoforståelse gjelder til dels også for unge bilførere. Likevel har Transportøkonomisk institutt (TØI), basert på statistikk for perioden 2021-2024, funnet at 16–17 åringer som kjører lett motorsykel har om lag 36 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km sammenlignet med bilførere i aldersgruppen 18–19 år.¹¹⁰ Selv om det er stor usikkerhet knyttet til denne beregningen er det udiskutabelt at forskjellen i risiko er betydelig.

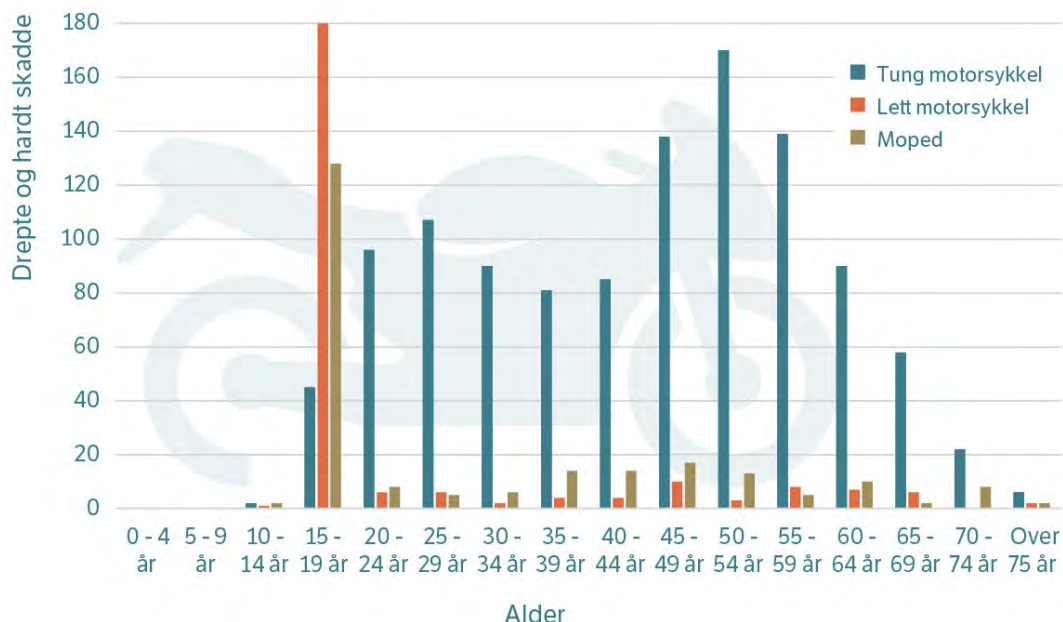
¹⁰⁹ TØI-rapport 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#)

¹¹⁰ TØI-rapport 2138/2026 [Risiko for 16 – 17 åringer på lett motorsykel sammenlignet med risiko for 18 – 19 åringer som bilførere](#)



Figur 14.1 – Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. personkm for henholdsvis tung motorsykkkel, lett motorsykkkel og moped – Registrert utvikling og mål for perioden 2026-2029.

Mens moped og lett motorsykkkel i all hovedsak kjøres av ungdom er de som kjører tung motorsykkkel ofte godt voksne. Dette vises også av ulykkesstatistikken. I figur 14.2 er antall drepte og hardt skadde i perioden 2015-2024 fordelt på aldersgrupper.



Figur 14.2 – Drepte og hardt skadde på motorsykkkel og moped fordelt på alder. Samlet antall for tiårsperioden 2015-2024. Figuren omfatter både førere og passasjerer.

Figuren viser at det er i aldersspennet 45-60 år det er flest drepte og hardt skadde på tung motorsykkkel. Videre ser vi at drepte og hardt skadde på moped og lett motorsykkkel i all hovedsak

er i aldersgruppen 15-19 år. Det er særlig 16 og 17 åringene som er utsatt. I perioden 2015-2024 var 49 prosent av de drepte og hardt skadde på moped og hele 70 prosent av de drepte og hardt skadde på lett motorsykkel 16 eller 17 år. Trenden er at lett motorsykkel utgjør en økende andel av de drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-17 år.

Mens vi over tid har hatt en kraftig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i bil, har vi ikke hatt den samme reduksjonen for motorsykkel. En viktig årsak til dette er at bestanden av motorsykler har økt langt kraftigere enn for biler. Videre har ikke risikoen per kjørte km hatt like stor prosentvis reduksjon for motorsykkel som for bil. Dermed har motorsykkel blitt en klart økende del av utfordringsbildet innenfor trafikksikkerhet. På begynnelsen av 1990-tallet utgjorde motorsyklister mellom 5 og 10 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de senere årene har ligget på mellom 20 og 25 prosent.

Innsatsområdet omfatter også ATV (All Terrain Vehicle) og UTV (Utility Terrain Vehicle). Vi har ingen god totaloversikt over ulykker med ATV og UTV, da mange av ulykkene skjer utenfor vei, og derfor ikke inngår i Statens vegvesen sitt ulykkesregister. Vi har heller ikke oversikt over omfanget av kjøring med ATV/UTV, og har derfor ikke grunnlag for å fastsette tilstandsmål for risikoreduksjon for ATV/UTV, tilsvarende slik det er gjort for motorsykkel og moped.

14.2 Organisering av arbeidet med trafikksikkerhet for motorsykkel, moped og ATV/UTV

Som vist i kapittel 14.1 har førere av motorsykkel, moped og ATV/UTV høy risiko sammenlignet med andre trafikantgrupper, og utgjør en raskt økende andel av de drepte og hardt skadde. Dette er i tillegg et innsatsområde med mange involverte aktører, og der det er spesielt viktig med et godt og koordinert samarbeid. For å sikre rask igangsettelse av tiltakene vil Statens vegvesen, umiddelbart etter at tiltaksplanen foreligger, ta initiativ til å utarbeide en gjennomføringsplan for tiltakene innenfor innsatsområdet (tiltak 101). Formålet vil være å fastsette når de ulike tiltakene skal gjennomføres i tid, samt å gi en nærmere beskrivelse av hvordan tiltakene skal gjennomføres og hva de skal omfatte. Behovet for samarbeid vil bli beskrevet. Gjennomføringsplanen vil bli utarbeidet i nært samarbeid med aktørene som står oppført med ansvar for å gjennomføre tiltak.

Statens vegvesen opprettet i 2021 et *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*. Forumet har bestått av deltakere fra etater og organisasjoner som har påvirkning eller interesse for arbeidet med trafikksikkerhet for motorsykkel. Forumet har vært en arena for utveksling av ny kunnskap, erfaring, pågående arbeid og oppfølging av tiltakene rettet mot motorsykkel- og mopedførere i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*.

ATV/UTV-bestanden har økt betydelig de senere årene, og kjøretøyet har blitt særlig populært blant ungdom. I takt med økt bruk er det også registrert en økning i personskadeulykker med ATV/UTV. Utfordringene for de som kjører ATV/UTV er mange av de samme som for motorsyklister og mopedister. De er sårbare trafikanter som mangler beskyttende karosseri med sikkerhetsbelter og airbags. Videre er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km svært høy sammenlignet med andre trafikantgrupper. Det nasjonale forumet for MC-sikkerhet vil derfor bli

utvidet til også å omfatte ATV og UTV. Statens vegvesen vil ta ansvaret for å lede forumet (tiltak 102).

Aktivitetsnivået på regionalt nivå er svært ulikt fra fylke til fylke. Flere fylker har et aktivt MC-forum, som er sammensatt av ulike aktører som arbeider for økt MC-sikkerhet, og der formålet er å samordne aktiviteter og utveksle informasjon, kunnskap og erfaring. Aktuelle aktiviteter kan for eksempel være å arrangere MC-dager og frivillige førerutviklingskurs. I tillegg arrangeres felles trafiksikkerhetsbefaringer på strekninger med mye motorsykeltrafikk og mange motorsykelulykker, som grunnlag for prioriteringer av fysiske tiltak. Det er ønskelig at aktivitetsnivået i fylkene løftes. Særlig gjelder dette fylker som i dag ikke har et eget MC-forum. I fylker med utfordringer knyttet til ATV/UTV bør også dette adresseres som en viktig del av arbeidet.

Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot ulykker med motorsykel, moped og ATV/UTV (tiltak 103). Dette gjelder både samordning innenfor det enkelte fylket og samordning fylkene imellom. Det er viktig å spre kunnskap og erfaringer fra enkeltfylker slik at andre kan nyttiggjøre seg av det. Det nasjonale forumet vil være en viktig arena for slik spredning av kunnskap og erfaringer.

MC-dugnaden er en felles dugnad som ble etablert i 2019, med deltakelse fra NAF MC, NMCU¹¹¹, MCTA¹¹², WIMA¹¹³, KNA, Trygg Trafikk, importør- og forhandlerforeningene for motorsykel, Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, Nord universitet, politiet og Statens vegvesen. Formålet med dugnaden er å bruke den erfaring og kunnskap som etater og organisasjoner som er tett på motorsyklistene sitter på, til dugnad og samhandling i trafiksikkerhetsarbeidet. Aktørene som deltar i dugnaden koordinerer sine aktivitetskalendere og samarbeider om trafiksikkerhetstiltak, som for eksempel å avholde trafiksikkerhetsdager hos MC-forhandlere (se omtale lenger nede). Dugnaden har etablert korte felles budskap om blikkbruk, fartstilpassing og plassering, som brukes på storskjermer hos MC-forhandlerne, på hjemmesidene til de ulike aktørene og på messer og konferanser. MC-dugnaden er ikke tatt med som eget oppfølgingstiltak, men bidrar til å igangsette og gjennomføre ytterligere tiltak utover de som er omtalt i tiltaksplanen. MC-dugnaden vil bli videreført i planperioden 2026-2029.

Utfordringene knyttet til ATV/UTV-sikkerhet er økende, og vi har også her behov for å samle spesialkompetanse i jakten på nye tiltak. Erfaringene med MC-dugnaden er positive. Statens vegvesen vil derfor ta et initiativ til å etablere en tilsvarende dugnad for ATV/UTV-sikkerhet (tiltak 104). Målet er at *ATV-dugnaden* skal ha deltakere fra ulike aktører med spesialkompetanse på ATV og UTV, og at dugnaden skal initiere iverksettelse av målrettede tiltak.

¹¹¹ Norsk Motorcykel Union (NMCU)

¹¹² Motorcycle Touring Association Norway (MCTA).

¹¹³ Women's International Motorcycle Association (WIMA).

Oppfølgingstiltak:

101. Statens vegvesen vil, i samarbeid med øvrige aktører, utarbeide en gjennomføringsplan for tiltaksplanens tiltak innenfor innsatsområdet for motorsykkkel, moped og ATV/UTV.
102. Statens vegvesen vil lede *Nasjonalt forum for MC-, moped- og ATV-sikkerhet*. Forumet vil være en utvidelse av *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet* til også å omfatte ATV og UTV.
103. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot ulykker med motorsykkkel, moped og ATV/UTV. Dette kan for eksempel være gjennom opprettelse av fylkesvise MC-forum.
104. Statens vegvesen vil ta initiativ til å etablere en ATV-dugnad med deltakere som har spesialkompetanse på ATV og UTV, og der formålet er å iverksette målrettede trafikksikkerhetstiltak.

14.3 Tiltak rettet mot motorsykkkel og moped

Sikkerhetsinformasjon og veiledning

Det er av stor betydning at de foresatte har forståelse for den reelle risikoen knyttet til å kjøre henholdsvis motorsykkkel og moped. Sikkerhetsinformasjon til ungdom vil derfor også bli rettet mot de foresatte, slik at ungdommen og de foresatte har en felles forståelse av risiko knyttet til bruk av kjøretøyet. Det vil kunne føre til at foresatte bidrar mer til sikker atferd og bruk av sikkerhetsbekledning. Det vil også kunne føre til at foresatte i større grad kan følge opp og bidra til at kjøretøyene ikke blir manipulert for å få økt konstruktiv hastighet.

Flere aktører vil gjennomføre tiltak der informasjon til foresatte tillegges vekt. Norsk Motorcykkel Union (NMCU) vil arrangere temamøter om trafikksikkerhet for ungdom, der foresatte inviteres spesielt til å delta. Fylkeskommunene, Trygg Trafikk og andre aktører vil bli involvert (tiltak 105). Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle veiledningsmateriell som trafikkskolene kan ta i bruk for å legge til rette for mer og bedre informasjon og samarbeid med elever og foresatte om risikoforståelse og opplæring knyttet til motorsykkkel (tiltak 106). Trygg Trafikk vil utarbeide informasjonsmateriell om risiko til foresatte til ungdom som vurderer å ta førerkort på lett motorsykkkel (tiltak 107). Dette er en direkte oppfølging av tilråding fra Statens havarikommisjon (SHK) etter gjennomgang av fire dødsulykker med lett motorsykkkel i 2024.¹¹⁴ Nullvisjonen Agder deltar på informasjonskvelder sammen med skoler og kommuner med fokus på mopedkjøring og det samlede ansvaret hos eier og fører av mopeder. Iveland kommune tilbyr alle 16 åringer gratis mopedførerkort mot at 16 åringer og en foresatt deltar på et to timers kveldsmøte i regi av skolen. Her deltar også Nullvisjonen Agder, politiet og Trygg Trafikk.

¹¹⁴ Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/20T gitt i SHK rapport Vei 2025/04 [Delrapport 1 – Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykkkel](#)

NMCU har nedsatt utvalget *NMCU Ung* med formål å skape samlende digitale og fysiske møteplasser for unge MC-førere i alderen 16–25 år. Formålet er å skape bevissthet rundt egen og andre motorsyklisters trafikk sikkerhet gjennom å møte ungdom på de digitale flater og fysiske møteplasser der ungdom møtes (tiltak 108). Utvalget består av unge MC-førere som treffer likesinnede motorsyklister, for der å ha muligheten til å være noen som snakker med, og ikke til, andre motorsyklister.

Førere av motorsykel og moped er en bred målgruppe, og for å nå alle med riktig budskap må mange kanaler og arenaer benyttes. De fleste som kjøper og eier en motorsykel eller moped, har en relasjon til en forhandler av produktet, og disse har derfor en viktig rolle i arbeidet med å formidle kunnskap om sikkerhetsbekledning, sikker kjøring og vedlikehold av kjøretøyet. NMCF, som organiserer forhandlere av mopeder og motorsykler vil, i samarbeid med NMCU, videreføre å avholde minst ett trafikk sikkerhetsarrangement i året hos sine organiserte forhandlere (tiltak 109). Videre vil NMCF produsere og distribuere sikkerhetsbrosjyrer med råd og veiledning til eiere av motorsykler og mopeder.

Statens vegvesen har i mange år benyttet kampanjer i sitt påvirkningsarbeid for trafikk sikker atferd. Strategien er å satse på et fåtall større nasjonale kampanjer med varighet over flere år, der budskapene spisses og tilpasses målgruppene. Kampanjer prioriteres innenfor områder der endring fra uønsket til ønsket atferd vil kunne gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. De senere årene har mellom 20 og 25 prosent av de drepte og hardt skadde i veitrafikkulykker vært førere eller passasjerer på motorsykel, og det er ingen tvil om at en endring fra uønsket til ønsket atferd på motorsykel vil kunne gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Statens vegvesen har derfor besluttet å utvikle og gjennomføre en nasjonal kampanje for økt MC-sikkerhet (tiltak 110). Kampanjen vil bli gjennomført i nært samarbeid med medlemmer av MC-dugnaden.

En tverrfaglig gruppe kalt *MCSikkerhet.no* har publisert filmer med råd til motorsyklister om kjøreatferd. Dette er fulgt opp med foredrag og korte informasjonssekvenser for å forsterke sikkerhetsbudskapet. *MCSikkerhet.no* vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle ideen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker (tiltak 111).

I tillegg til kjøreatferd er det også viktig å spre kunnskap om sikkerhetsutstyr. NMCF sine medlemsbedrifter har i sin autorisasjon forpliktet seg til å veilede sine kunder til riktig bruk og valg av optimalt personlig sikkerhetsutstyr i forhold til sitt behov. NMCU vil, i samarbeid med NMCF, spre oppdatert kunnskap og råd om personlig sikkerhetsutstyr via sine kanaler på sosiale medier, og gjennom direkte kontakt med motorsyklister på treff, samlinger og der motorsyklister ellers samles. Motorsykelimportørenes forening (MCF) følger spesielt opp utprøving av airbag og innhenter resultater av bruksvennlighet og eventuelle ulykker. MCF kommuniserer i den sammenheng med forskningsmiljøer i Europa, og vil distribuere denne kunnskapen til MC-miljøet.

Føreropplæring og frivillig etterutdanning

Undersøkelser viser at en førers ulykkesrisiko synker med erfaring, og at erfaring er den enkeltfaktoren som ser ut til å ha størst betydning for å redusere ulykkesrisiko. Føreropplæring og frivillig

etterutdanning er viktige tiltak for å tette gapet mellom helt uerfaren og svært erfaren. En temaanalyse av dødsulykker blant unge¹¹⁵ viser at kjøring med tung motorsykel ofte innebærer høyrisikoatferd, mens ulykker med lett motorsykel hovedsakelig skyldes lite erfaring (se faktaboks 11.1). Dette tilsier at det spesielt for lett motorsykel er behov for styrket opplæring og mer praktisk trening. Ved kunnskapsbasert og god føreropplæring vil perioden man bygger viktig erfaring bli kortere, og mange ulykker kan unngås. Statens vegvesen vil oppdatere forskrift og læreplan for moped og motorsykelopplæring på bakgrunn av ny kunnskap fra relevant forskning og temaanalyser¹¹⁶ om ulykker på moped og motorsykel (tiltak 112). Videre vil Norges Trafikkskoleforbund og Trafikkforum utvikle etterutdanningskurs for trafikklærere, med formål å bidra til enda bedre føreropplæring på motorsykel (tiltak 113).



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

Det er flere ulike aktører som tilbyr såkalte *frivillige førerutviklingskurs* for motorsyklister. Dersom disse er målrettet for økt sikkerhet ved kjøring på vei, vil de bidra til at erfaringsbyggingen skjer raskere og at sikrere atferd oppnås tidligere. NAF sitt kurs *Sikker på MC* er det som i dag har størst utbredelse blant kursene som gjennomføres på vei. Det er et lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på trafikksikre og gode kjørestrategier, og vil bli videreført i plan-

¹¹⁵ Statens vegvesen. 2025. [Temaanalyse av alvorlige trafikkuulykker med unge Data fra dybdeanalyser av dødsulykker 2013–2023 og registrerte personskadeulykker 1983–2023](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1097.

¹¹⁶ Gjelder (1) Statens vegvesen. 2011. [Temaanalyse, dødsulykker på motorsykel 2005–2009](#). VD rapport nr. 45, (2) TØI-rapport 1510/2016 [Temaanalyse av dødsulykker på motorsykel 2005–2014](#), (3) Universitet i Stavanger. 2022. [Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykel 2015–2020](#). Rapport nr. 107, (4) TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped - Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#) og (5) Nord universitet. 2025. [MC-føreres handlingsvalg og blikkbruk for sikker kjøring](#). FoU-rapport nr. 116.

perioden (tiltak 114). Det vil bli arbeidet med å øke antall veiledere, både nasjonalt og på klubbnivå, for å kunne tilby *Sikker på MC* på flere steder i landet.

Av øvrige aktører vil blant andre WIMA Norway, som er en interesseorganisasjon for kvinnelige motorsyklister, videreføre å arrangere *rustløserkurs* om våren, der formålet er å styrke ferdigheter og sørge for gode holdninger ved sesongstart (tiltak 115). De vil også samarbeide med Nord universitet om å utvikle flere kurs med formål å øke bevisstheten rundt trafikksikkerheten for kvinnelige motorsyklister, samt å bedre ferdighetene og fremme en kultur for trygg kjøring. Disse skal kunne tas som enkeltstående kurs, enten ett eller flere. Målet er at kursene etter hvert skal være tilgjengelige for både kvinner og menn. I tillegg vil også Trafikkforum utvikle førerutviklingskurs. Det tas også viktige initiativ på lokalt nivå. I faktaboks 14.1 er det gitt en omtale av et opplegg i regi av Nullvisjonen Agder.

Faktaboks 14.1 – Mykgjøring på MC i Agder

Nullvisjonen Agder arrangerer «*Mykgjøring på MC i Agder*» i nært samarbeid med Holy Riders MC Sørlandet og NAF MC Sørlandet, samt trafikklærere tilknyttet *Førerutvikling Sør*. Det er et månedlig opplegg på Vamoen gocartbane, med fokus på mykgjøring og kjøring i sving innenfor vegtrafikklovens bestemmelser. Førerne tilbys en sosial ramme. I tillegg får de faglig oppdatering i ulike tema, fra kjøreutstyr til førstehjelp. Det deltar 50-100 førere hver gang.

Det er ikke alle arrangører av *frivillige førerutviklingskurs* som tilbyr et opplegg som reelt bidrar til økt trafikksikkerhet. Statens vegvesen har derfor igangsatt et arbeid med sikte på å stille krav til innhold og metode i *førerutviklingskurs* (tiltak 116). I første omgang vil dette kunne brukes som en anbefaling overfor forsikringsbransjen, som krav de bør stille for at deltakelse på førerutviklingskurs blir dekket av forsikringen. Når en «godkjenningsordning» er på plass vil det som et neste trinn være naturlig å se nærmere på om det skal stilles krav om deltakelse på godkjente førerutviklingskurs for å beholde føreretten. Dette blir i så fall langt mer inngripende, og vil kreve at det gjøres en grundig utredning i forkant, der det blant annet blir sett nærmere på kostnader opp mot forventet trafikksikkerhetsnytte.

Alderskrav for lett motorsykel

I SHK sin temarapport etter gjennomgang av fire dødsulykker med lett motorsykel i 2024 er det gitt følgende tilråding (Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/14T):¹¹⁷ «*Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen hever aldersgrensen for lett motorsykel, forutsatt at konsekvensene er grundig utredet med hensyn til hvordan risikoen kan forskyves til andre kjøretøytyper og hvordan dette eventuelt kan håndteres*». Tilrådingen vil bli fulgt opp etter vanlige prosedyrer.

¹¹⁷ SHK rapport Vei 2025/04 [Delrapport 1 – Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykel](#)

Statens vegvesen har utredet konsekvenser av økt alderskrav for lett motorsykkel fra 16 til 18 år.¹¹⁸ Utredningen viser at å heve aldersgrensen for førerett på lett motorsykkel, vil være virkningsfullt og gi en betydelig reduksjon i antall drepte og skadde i aldersgruppen 16-17 år. Dette understøttes av beregninger fra TØI som viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per million kjørte km er i størrelsesorden 36 ganger høyere for 16-17 åringer som kjører lett motorsykkel sammenlignet med 18-19 årige bilførere.¹¹⁹

Andre førerrelaterte tiltak

Basert på Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) sine dybdeanalyser av dødsulykker har TØI funnet at fart over fartsgrensen har bidratt til 39 prosent av dødsulykkene med tung motorsykkel i perioden 2017-2022. I de fleste tilfellene dreier dette seg om fart som er så høy at det ville ha ført til førerkortbeslag.¹²⁰ Det betyr at tiltak som bidrar til redusert fartsnivå må stå sentralt i arbeidet for å få ned omfanget av alvorlige ulykker med motorsykkel. Grunnet utstrakt «trimming» er høy fart også en utfordring for mopedbil.

Automatisk trafikk kontroll (ATK) har vist seg å være et effektivt tiltak for å redusere fartsnivået. Men dette virkemidlet kan per i dag ikke benyttes for motorsykler og mopedbiler, i og med at sanksjonene er knyttet til bilde av fører og registreringsnummer. Dagens ATK-kameraer tar bilde forfra, og kan derfor ikke brukes til å identifisere kjøretøy som kun har registreringsnummer bak. For motorsyklister er det i tillegg umulig å identifisere fører på grunn av hjelmen. Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, igangsette et arbeid med å vurdere en mulig ATK-løsning som også virker for motorsykkel og mopedbil (se tiltak 6 og nærmere omtale i kapittel 6 om Fart).

Det kan se ut som at bøtenivået har mindre korrigerende effekt på trafikantatferd enn sannsynligheten for å miste føreretten. Det er per i dag kun prøveperiode, hvor man ilegges dobbelt antall prikker, for førerett klasse B (personbil). En tilsvarende ordning for ferske førere av lett og tung motorsykkel antas å ville bidra til å regulere atferden i positiv retning. EU har i revidert førerkort-direktiv åpnet for å kunne innføre prøveperioder for førerett i flere klasser. Statens vegvesen vil, som en oppfølging av dette, arbeide for å innføre en prøveperiode med dobbel prikkbelastning på alle nyervervede førerrettigheter, inkludert for førere av lett og tung motorsykkel (tiltak 117).

I dag er det ikke påbud om annet personlig verneutstyr for motorsyklister enn bruk av godkjent motorsykkelhjelm. Norske motorsyklister bruker likevel i stor grad godt kjøreutstyr, som vil kunne bidra til redusert skadeomfang hvis uhellet er ute. Basert på UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker har TØI funnet at manglende eller ikke godkjent sikkerhetsbekledning har medvirket til at 5 prosent av ulykkene med omkomne motorsyklister i perioden 2017-2022 fikk dødelig utgang.¹²¹ Det betyr at det fortsatt er rom for forbedringer. Statens vegvesen vil derfor utrede om det skal innføres krav til godkjent sikkerhetsbekledning for de som kjører eller sitter på med motorsykkel (tiltak 118). Interesseorganisasjonene for importører, forhandlere og brukere vil bli

¹¹⁸ Statens vegvesen. 2025. [Konsekvenser av alderskrav for lett motorsykkel](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1086.

¹¹⁹ TØI-rapport 2138/2026 [Risiko for 16 – 17 åringer på lett motorsykkel sammenlignet med risiko for 18 – 19 åringer som bilførere](#)

¹²⁰ TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#)

¹²¹ TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#)

involvert i arbeidet. Tiltaket er i samsvar med tilråding fra SHK gitt i temaundersøkelse med gjennomgang av fire dødsulykker med lett motorsykkel i 2024.¹²²

Det er i dag ingen aldersgrense for barn som skal være passasjer på motorsykkel. Kjøring med motorsykkel er forbundet med høy risiko, også for passasjerer. Barn er en utsatt gruppe i trafikken som samfunnet må beskytte spesielt, og det er grunn til å vurdere om det skal være tillatt å utsette barn for risikoen ved motorsykkelkjøring. Statens vegvesen har vurdert ulike alternativer til aldersgrense for passasjerer på motorsykkel. I tillegg er det sett på om det skal stilles krav om at passasjerer skal kunne nå ned til fotpinnen på motorsykkelen, og om det skal innføres forbud for førere under 18 år å ha med passasjerer. Statens vegvesen vil gjennomføre en høring og deretter utarbeide et forslag basert på egne faglige vurderinger og høringssvarene (tiltak 119).



Veirelaterte tiltak

Tall fra UAG for perioden 2017-2022 viser at 38 prosent av alle dødsulykker med tung motorsykkel er utforkjøringsulykker, og de fleste av disse skjer i kurver. Statens vegvesen har ved hjelp av en *risikomodell* identifisert kurver på riksveier og fylkesveier med forhøyet risiko for at det vil skje fremtidige ulykker (se nærmere omtale i kapittel 16.3). Modellen gjelder for ulykker generelt, uten at det er tatt spesielt hensyn til risikofaktorer med særlig relevans for motorsyklister. Men ofte vil kurver som modellen peker ut som *risikokurver* også være utfordrende for motorsyklister.

Mange fylkesveier er attraktive for kjøring med motorsykkel. Fylkeskommunene har fått tilgang til et kart med stedfesting av *risikokurvene* på fylkesveinettet. Kartet vil, sammen med faglige vurderinger og kjennskap til fylkesveiene, bidra til å kunne prioritere hvilke kurver som skal befares

¹²² SHK rapport Vei 2025/04 [Delrapport 1 – Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykkel](#)

med tanke på å vurdere fysiske tiltak. Tilsvarende kart er også laget for riksveinettet. Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene, videreutvikle *risikokurvemodellen*, samt bistå og følge opp arbeidet, blant annet i *Nasjonalt forum for MC-, moped- og ATV-sikkerhet*. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil, ved utbedring av *risikokurver*, gjøre en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykkel (tiltak 120). Slike vurderinger må gjøres av personer med god kompetanse på utfordringer som gjelder spesielt for motorsyklist. For å ivareta dette kan NMCU og/eller NAF MC inkluderes ved befaringer og valg av tiltak. Aktuelle tiltak kan for eksempel være særskilt skilting av ulykkespunkt for motorsykkel, montering av under-skinne på rekkverk i ytterkurve og erstatning av rekkverk med etablering av tilgivende sideterreng. I tillegg er det viktig å påse at det ikke er plassert veiutstyr på de stedene som er mest utsatt for påkjørsel.

I tilknytting til prosjektet med *risikokurver*, vil Statens vegvesen vurdere bruk av særskilt veimerking for å lede motorsyklist til trygg plassering og riktig fartsvalg i kurver (tiltak 121). Dette er brukt blant annet i Østerrike og Skottland med gode resultater. Før slik merking blir tatt i bruk i Norge må det gjøres en grundig vurdering av om erfaringene fra andre land vil være relevante for norske forhold. Det vil derfor i første omgang bli gjennomført et pilotprosjekt på utvalgte strekninger, der relevante interesseorganisasjoner vil bli involvert.

Kjøretøyrelaterte tiltak

En ulykke skyldes sjelden én enkeltstående faktor, men er et sammenfall av flere forhold. Basert på UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker har TØI funnet at det i 24 prosent av dødsulykkene med tung motorsykkel i perioden 2017-2022 var minst én kjøretøyrelatert faktor som var medvirkende til ulykken.¹²³ SHK har i sitt arbeid med en temaundersøkelse av de fire dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel i 2024, funnet at tekniske feil og mangler var medvirkende til tre av disse ulykkene.

I gjeldene direktiv (2014/45/EU) for periodisk kjøretøykontroll (PKK), er det en unntaksmulighet for PKK på motorsykkel som Norge har benyttet seg av. PKK-direktivet er under revisjon, og endringene er på høring i EU. Her foreslås det blant annet å fjerne unntaksmuligheten slik at det blir obligatorisk for alle medlemsland å ha PKK på tunge motorsykler. Det er imidlertid ikke foreslått tilsvarende for lette motorsykler. Statens vegvesen følger dette arbeidet i internasjonale arbeidsgrupper. EU har estimert at revidert PKK-direktiv vil være vedtatt i 2027. I tillegg anslår de i høringen en overgangsperiode på to år etter vedtagelse, slik at endringene har virkning fra 2029.

Lett motorsykkel skifter i gjennomsnitt eier hvert andre år. Det har sammenheng med at de brukes av 16-17 åringer før de kan få førerett for bil. Statens vegvesen vil i tillegg til PKK vurdere å innføre eierskiftekontroll på lett motorsykkel, alternativt for alle motorsykler. Et krav om eierskiftekontroll vil være et tiltak som kan bidra til en tettere oppfølging av den tekniske tilstanden på lette motorsykler.

Selv om det innføres PKK vil det være av stor betydning for sikkerheten at de som kjører motorsykkel har et bevisst forhold til kjøretøyets tekniske tilstand. WIMA Norway vil derfor organisere og tilby mekkekurs for motorsykkel over hele landet (tiltak 122).

¹²³ TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#)

Oppfølgingstiltak:

105. NMCU vil arrangere temamøter om trafiksikkerhet for ungdom der foresatte inviteres spesielt til å delta. Fylkeskommunene, Trygg Trafikk og andre aktører vil bli involvert.
106. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle veiledningsmateriell som trafikkskolene kan ta i bruk for å legge til rette for mer og bedre informasjon og samarbeid med elever og foresatte om risikoforståelse og opplæring knyttet til motorsykel.
107. Trygg Trafikk vil utarbeide informasjonsmateriell om risiko til foresatte til ungdom som vurderer å ta førerkort på lett motorsykel.
108. NMCU vil, gjennom NMCU Ung, legge til rette for et trygt, sosialt og engasjerende miljø for unge motorsyklister i alderen 16-25 år.
109. NMCF vil, i samarbeid med NMCU, arrangere minst ett trafiksikkerhetsarrangement i året hos sine organiserte forhandlere.
110. Statens vegvesen vil utvikle og gjennomføre en nasjonal kampanje for økt MC-sikkerhet. Kampanjen vil bli gjennomført i nært samarbeid med medlemmer av MC-dugnaden.
111. MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle idéen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.
112. Statens vegvesen vil oppdatere forskrift og læreplan for moped og motorsykel-opplæring, på bakgrunn av ny kunnskap fra relevant forskning og temaanalyser om ulykker på moped og motorsykel.
113. Norges Trafikkskoleforbund og Trafikkforum vil øke sikkerheten for MC-førere ved å utvikle etterutdanningskurs for trafikklærere, som vil bidra til enda bedre føreropplæring på motorsykel.
114. NAF vil utvikle *Sikker på MC*, som et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på trafiksikre og gode kjørestrategier.
115. WIMA vil arrangere *rustløserkurs* om våren, der formålet er å styrke ferdigheter og sørge for gode holdninger ved sesongstart.
116. Statens vegvesen vil utrede muligheten for å stille krav til innhold i godkjent førerutviklingskurs for motorsykel på bane, og om det bør stilles krav til gjennomføring av godkjent førerutviklingskurs knyttet til innehav av førerkort.
117. Statens vegvesen vil arbeide for å innføre en prøveperiode med dobbel prikkbelastning på alle nyervervede førerrettigheter, inkludert for ferske førere av lett og tung motorsykel.
118. Statens vegvesen vil utrede om det skal innføres krav til godkjent sikkerhetsbekledning for de som kjører eller sitter på med motorsykel.

Oppfølgingstiltak (forts.):

- 119. Statens vegvesen vil gjennomføre en høring og deretter foreslå en minstealder for passasjerer på motorsykel. I forslaget vil det ligge krav om at passasjerer skal nå ned til fotpinnen på motorsykkelen og forbud for førere under 18 år å ha med passasjerer.
- 120. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil, ved utbedring av risikokurver, gjøre en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykel.
- 121. Statens vegvesen vil vurdere bruk av særskilt veimerking som vil lede motorsyklister til trygg plassering og riktig fartsvalg i kurver.
- 122. WIMA Norway vil organisere og tilby mekkekurs for motorsykel over hele landet.

14.4 Tiltak rettet mot ATV/UTV

Førerett for ATV/UTV

ATV-ulykker er ofte mer alvorlige enn ulykker med motorsykel, særlig ved velt hvor ATV-en havner over føreren.¹²⁴ ATV og UTV har imidlertid blitt populære kjøretøy, særlig for ungdom i distriktene. Disse kjøretøyene blir i hovedsak registrert som traktor, og vil da kunne benyttes av unge førere på 16 og 17 år som har bestått førerprøve for traktor. Imidlertid ivaretar ikke føreropplæringen på traktor de særskilte utfordringene som gjelder kjøring med ATV og UTV. Statens vegvesen vil derfor arbeide for at det skal innføres en egen førerett for ATV og UTV, med føreropplæring og førerprøve tilpasset kjøretøyet (tiltak 123).

Sikkerhetsinformasjon og veiledning

Trimming av ATV/UTV-er er en kjent problemstilling, og bidrar til ytterligere økt risiko for alvorlige ulykker. Nord universitet har i studien *ATV/UTV blant ungdom i norske bygder og småbyer* funnet at kjøretøyene ofte blir modifisert til å gå fortere enn den lovpålagte grensen på 40 km/t for traktorregistrerte ATV og UTV, og at de brukes både til nyttekjøring og til lek og fritidskjøring. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Nord universitet, følge opp funnene i studien ved å utvikle og gjennomføre informasjonstiltak rettet mot foresatte til ungdom som kjører ATV/UTV (tiltak 124).

Jordet ATV-support har gjennomført et pilotprosjekt for ungdomsskoleelever i Orkland kommune, der formålet er å gjøre elevene bevisst på risiko knyttet til ferdsel med ATV, UTV og moped/mopedbil (se faktaboks 14.2). I tillegg er det fokus på å involvere de foresatte. Jordet ATV-support vil arbeide for at tilsvarende opplegg skal kunne tilbys ungdom i andre kommuner, der dette er en utfordring (tiltak 125).

¹²⁴ Trafikksikkerhetshåndboken. 2025. [4.24 Motorsykler, mopeder og ATV](#)



Foto: Kåre Hallgeirson Jordet

Faktaboks 14.2 – Pilotprosjekt for ATV-sikkerhet blant ungdom i Orkland kommune

Atferdsrettet sikkerhetskurs for ATV for ungdomsskoleelever i Orkland kommune

Jordet ATV-support har gjennomført et pilotprosjekt blant ungdom i Orkland kommune. Mer enn 600 ungdomsskoleelever har over en treårs periode deltatt på et atferdsrettet sikkerhetskurs for ATV, der målet er å skape bedre holdninger blant ungdom, samt å øke bevisstheten om farer og konsekvenser før de slippes ut i trafikken. Orkland kommune har betalt for gjennomføringen av kursene, og det er i tillegg gitt finansiell støtte fra Samferdselsdepartementet og Trøndelag fylkeskommune.

Kurset gjennomføres på én skoledag og tar om lag fire timer. Det innledes med en teoretisk del der målet er at man gjennom god retorikk, engasjerende presentasjon og aktuelle problemstillinger introduserer konsekvensene ved risikoatferd, for å gjøre elevene oppmerksomme på faremomenter og riktig bruk av sikkerhetsutstyr. Elevene blir så presentert for kjøretøy som ATV og UTV, som instruktørene har med seg, og de får gjennomgått en kjapp sikkerhetssjekk av kjøretøyet: Bremses, Lys, Olje og Dekk (BLØD). Deretter får samtlige en kjøretur som passasjerer på de ulike kjøretøyene, mens instruktøren forklarer virkemåte og litt om kjøretøyet oppbygging. Etter den praktiske delen samles elevene inne i klasserommet for refleksjon og gjennomgang av siste teoridel, samt gruppearbeid.

Det er viktig å sikre at kjøpere av ATV og UTV har tilstrekkelige ferdigheter, samt at de har forståelsen av ansvaret og farene som følger med bruk av disse kjøretøyene. NBAS, som organiserer forhandlere av ATV/UTV, vil arrangere minst en *ATV-dag* i året hos sine organiserte forhandlere, med sikker bruk av ATV/UTV som hovedbudskap (tiltak 126). NBAS vil videre, i samarbeid med Jordet ATV-support, utvikle og arrangere ATV-kurs for kjøpere av ATV og UTV (tiltak 127). Målgruppen er alle som kjøper ny eller brukt ATV/UTV hos NBAS sine medlemmer, og spesielt de unge og de med liten eller ingen erfaring. Målsettingen er at forhandlere over hele landet skal kunne tilby ATV/UTV-spesifikk opplæring gjennom slike kurs. I tillegg vil NBAS produsere og distribuere sikkerhetsbrosjyrer med råd og veiledning som kan spres til kjøpere og eiere av ATV og UTV.

Andre førerrelaterte tiltak

Det er i dag påbudt å bruke hjelm under kjøring med ATV dersom denne er registrert som moped eller motorsykkel, men ikke dersom den er registrert som traktor. Forskning har vist at bruken av hjelm under kjøring med ATV reduserer risikoen for å bli drept med 64 prosent.¹²⁵ Statens vegvesen har utredet et mulig hjelmpåbud, og har konkludert med at det ikke er noen tungtveiende grunner til at påbudet om bruk av hjelm ikke også skal gjelde for ATV registrert som traktor. Et forslag om dette ble sendt på høring høsten 2025.

Oppfølgingstiltak:

123. Statens vegvesen vil arbeide med sikte på å innføre en egen førerrett for ATV og UTV, med føreropplæring og førerprøve tilpasset kjøretøyet.
124. Trygg Trafikk, vil i samarbeid med Nord universitet, følge opp funn fra studien *ATV/UTV blant ungdom i norske bygder og småbyer* ved å utvikle og gjennomføre informasjonstiltak rettet mot foresatte til ungdom som kjører ATV/UTV.
125. Jordet ATV-support vil fremme og gjennomføre atferdsrettede sikkerhetskurs for ungdom og foresatte i kommuner der ungdoms ferdsel med ATV og UTV er en utfordring.
126. NBAS vil arrangere minst en *ATV-dag* i året hos sine organiserte forhandlere, med sikker bruk av ATV/UTV som hovedbudskap.
127. NBAS vil, i samarbeid med Jordet ATV-support, utvikle og arrangere ATV-kurs for kjøpere av ATV og UTV.

¹²⁵ Trafikksikkerhetshåndboken. 2024. 4.11 [Hjelm og verneutstyr for motorsyklist og ATV](#)