

Konsekvenser av alderskrav for lett motorsykkel

Mulige trafikksikkerhetseffekter og andre
konsekvenser av alderskrav for lett MC

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 1086



Tittel

Konsekvenser av alderskrav for lett motorsykkkel

Undertittel

Mulige trafikksikkerhetseffekter og andre konsekvenser av alderskrav for lett MC

Forfatter

Bente Beckstrøm Fuglseth og Yngvild Munch Olsen

Avdeling

Trafikant - Trafikksikkerhet

Seksjon**Prosjektnummer****Rapportnummer**

1086

Prosjektleder

Lars-Inge Haslie

Godkjent av**Emneord****Sammendrag**

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er over 50 ganger høyere for lett motorsykkkel, sammenlignet med å kjøre bil. En stor andel av de drepte og hardt skadde er 16- og 17-åringer.

Heving av aldergrensen for lett motorsykkkel fra 16 til 18 år vil føre til en betydelig reduksjon i både antall personskader, samt drepte og hardt skadde, i denne aldersgruppen.

Title**Subtitle****Author**

Bente Beckstrøm Fuglseth og Yngvild Munch Olsen

Department**Section****Project number****Report number**

1086

Project manager

Lars-Inge Haslie

Approved by**Key words****Summary**

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	2
1. Innledning	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Avgrensning	4
2. Gjeldende regelverk.....	5
2.1 Direktiv 2006/126/EF Tredje førerkortdirektiv	5
2.2 Nasjonale regler for krav til førerkort for motorsykkel	5
2.3 Førerrett for motorsykkel i andre europeiske land	7
3. Førerrett og reiser med lett motorsykkel	8
3.1 Bruksområde for lett motorsykkel	8
3.2 Innehavere av førerrett i alderen 16 og 17 år	8
3.3 Reiser med motorsykkel og moped	9
4. Ulykkesutvikling for lett motorsykkel	9
4.1 Om ulykker med lett motorsykkel	9
4.2 Ulykkesrisiko for lett motorsykkel sammenlignet med andre kjøretøyklasser	13
4.3 Bestandsutvikling og ulykkesutvikling	14
4.4 Ulykkesutvikling for 16- og 17- åringer	15
4.5 Oppsummering av ulykkesutviklingen	16
5. Relevante tiltak	17
6. Vurdering av konsekvenser	19
6.1 Mobilitet og alternative transportformer	19
6.2 Ulykker og risiko for alternative transportformer	21
6.3 Forventet ulykkesutvikling med gjeldende regelverk	25
6.4 Forventet ulykkesutvikling ved økt aldersgrense	26
6.5 Andre konsekvenser - førerkort for mellomtung og tung motorsykkel	27
6.6 Økonomiske og administrative konsekvenser	27
7. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?.....	28
8. Oppsummering.....	29
9. Konklusjon	30
10. Vedlegg 1: Mulige virkninger på trafikksikkerhet av å øke aldersgrensen for førerkort for lett motorsykkel fra 16 – 18 år.	
11. Vedlegg 2: Spørreundersøkelse om bruk av lett motorsykkel	

Sammendrag

Bakgrunn

Etappemålet for 2030 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maksimalt 50 drepte, innebærer om lag en halvering av antall drepte og hardt skadde sammenlignet med ulykkestallene for 2024. Det vil ikke være nok å videreføre dagens innsats innen trafiksikkerhet, og det er derfor behov for å trappe opp trafiksikkerhetsarbeidet og innføre nye tiltak med et vesentlig potensial til å redusere antall drepte og hardt skadde. Statens vegvesen har hatt en bred prosess for å vurdere kraftfulle trafikanttiltak, deriblant tiltak rettet mot ulykker på moped og motorsykkel. Det er besluttet å gå videre med 12 tiltak, hvorav utredning av heving av aldersgrensen for lett motorsykkel er ett av tiltakene.

Ulykkesutvikling for lett motorsykkel

Det har ikke vært den samme positive ulykkesutviklingen over tid for motorsykkel som for andre kjøretøygrupper, og motorsyklister har de siste årene utgjort mer enn 20 prosent av de drepte og hardt skadde i trafikken. Lett motorsykkel har pekt seg ut med særlig høy risiko, der en stor andel av de drepte og hardt skadde er 16- og 17- åringer. I 2023 og 2024 var henholdsvis 68 og 77 prosent av de drepte og hardt skadde på lett motorsykkel 16 eller 17 år. Foreløpige tall for 2025 (per 24. september) er fem drepte på lett motorsykkel hvorav fire var 16 eller 17 år.

Alternative transportformer

Om lag 4 prosent av alle i aldergruppen 16-17 år har førerett for lett motorsykkel i dag. Av disse er 17 prosent kvinner og 83 prosent menn. Ved heving av aldersgrensen for lett motorsykkel må disse finne andre transportalternativer. I en spørreundersøkelse blant 16- og 17 åringer med førerett for lett motorsykkel gjennomført høsten 2024, svarer flest at de ville valgt ATV/UTV dersom de ikke hadde lov til å kjøre lett motorsykkel. Også moped, mopedbil og å bli kjørt velges av mange. Både ATV/UTV og mopedbil er dyrere i innkjøp enn lett motorsykkel, så det er usikkert hvor realistiske disse reisealternativene i praksis er.

Forventet ulykkesutvikling ved hevet aldersgrense

Det er beregnet forventet ulykkesutvikling ved å heve aldersgrensen for lett motorsykkel fra 16 til 18 år. Resultater fra spørreundersøkelsen om lett motorsykkel er brukt til å gjøre antagelser om fordeling av reiser, reiseavstand, ulykker og risiko ved hevet aldersgrense. Ettersom det ikke foreligger risikotall for ATV/UTV og traktor, er det for disse transportmidlene gjort beregninger med utgangspunkt i risikotallene knyttet til lett motorsykkel. Det er gjort to beregninger, hvor den ene er lik skaderisikoen som for 16-17 åringer på lett motorsykkel, som er høy. Den andre med skaderisikoen som for alle som kjører lett motorsykkel, som er lavere. Ved beregning med høyeste risikotall vil man hvert år kunne unngå 114 personskader, hvorav 15 drepte og hardt skadde. Legger man laveste risikotall til grunn er det beregnet 141 færre personskader, hvorav 18 færre drepte og hardt skadde per år. Et viktig grunnlag for lavere risiko på ATV/UTV og traktor er et lavere fartsnivå enn for lett motorsykkel. Dette forutsetter at disse kjøretøyene ikke trimmes. En eventuell heving av aldersgrensen for lett motorsykkel bør derfor følges opp med kontroller knyttet til trimming av ATV/UTV.

Andre konsekvenser

De alternative kjøretøyene har fartsbegrensninger som gjør at ingen av dem fullt ut kan erstatte lett motorsykkel. Hevet aldersgrense for lett motorsykkel vil dermed begrense mobiliteten til 16- og 17 åringer som ellers ville valgt dette. Det er imidlertid kun en liten andel av 16- og 17 åringer som har førerett for lett motorsykkel. Spørreundersøkelsen avdekker at de som har førerett på lett

motorsykkler i dag også bruker andre transportmidler. Først og fremst bruker de kollektivtransport og blir kjørt, men å gå er også en mye brukt reisemåte.

Heving av aldersgrensen for lett motorsykkler vil innebære at aldersgrensen for mellomtung og tung motorsykkler må heves med to år. Dette for å være i henhold til EUs førerkortdirektiv, som Norge er forpliktet til å følge gjennom EØS-avtalen. Denne begrensningen vil få negative konsekvenser for de som ønsker å ta førerkort for mellomtung motorsykkler når de blir 18 år og tung motorsykkler når de er 20 år. De må da vente til de er henholdsvis 20 og 22 år. Den positive effekten er at en lavere andel tunge motorsykler vil kunne føre til en reduksjon i de alvorligste motorsykkelykkene blant aldersgruppen 18-22 år. Det er også grunn til å anta at heving av aldersgrensene vil påvirke salg av særlig lett motorsykkler, men også mellomtung og tung motorsykkler.

Konklusjon

Utredningen viser at å heve aldersgrensen for førerrett på lett motorsykkler, vil være virkningsfullt og gi en betydelig reduksjon i antall drepte og skadde i aldersgruppen 16-17 år. Statens vegvesen vil bruke kunnskapen som er kommet fram i utredningen i det videre arbeidet med å vurdere tiltak som kan redusere antallet drepte og hardt skadde på motorsykkler.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Etappemålet i Nasjonal transportplan 2025-2036 er at det i 2030 skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i trafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer om lag en halvering av antall drepte og hardt skadde sammenlignet med ulykkestallene for 2024. Summen av drepte og hardt skadde fulgte langt på vei målkurven for etappemålet fram til 2019. Etter 2019 har resultatene variert en del fra år til år, men trenden er at vi står omtrent på stedet hvil, og at gapet mellom oppnådd resultat og målkurven er økende. Etappemålet for 2030 vil derfor være svært krevende å nå, og det vil ikke være tilstrekkelig å videreføre dagens innsats innen trafiksikkerhet for å nå dette målet. Det er behov for å trappe opp trafiksikkerhetsarbeidet og gjennomføre nye, kraftfulle trafiksikkerhetstiltak.

Statens vegvesen hadde i 2024 en prosess for å komme frem til nye kraftfulle trafikantrettede trafiksikkerhetstiltak med potensial til å redusere drepte og hardt skadde innen 2030. En rekke ulike tiltak hovedsakelig innen temaene fart, rus, ungdom, motorsykel/moped ble vurdert. Det er besluttet å gå videre med 12 tiltak, hvorav utredning av heving av aldersgrensen for lett motorsykel var ett av tiltakene.

1.2 Avgrensning

Denne utredningen omfatter endring av aldersgrensen for førerrett av lett motorsykel fra 16 til 18 år. Aldersgrense for førerrett reguleres av EU-direktiv 2006/126. Direktivet stiller krav til minstealder for lett motorsykel på 16 år, men åpner for å heve aldersgrensen til 17 eller 18 år. En slik endring vil imidlertid få konsekvenser for aldersgrense for øvrige motorsykelklasser, da det i tillegg til aldersgrense for direkte erverv av førerrett også åpnes for lavere aldersgrense ved etappevis erverv.

Tabellen under viser gjeldende aldersgrenser for de ulike motorsykelklassene og de endringer som omfattes av denne utredningen.

Førerkortklasse	Gjeldende regelverk		Eventuell endring	
	Direkte erverv	Etappevis erverv	Direkte erverv	Etappevis erverv
Lett motorsykel – A1	Aldersgrense 16 år		Aldersgrense 18 år	
Mellomtung motorsykel – A2	Aldersgrense 18 år		Aldersgrense 20 år	
Tung motorsykel - A	Aldersgrense 24 år	Aldersgrense 20 år forutsatt minst to års kjøreefaring med mellomtung motorsykel (A2) og gjennomføring av kurs	Aldersgrense 24 år	Aldersgrense 22 år forutsatt minst to års kjøreefaring med mellomtung motorsykel (A2) og gjennomføring av kurs

2. Gjeldende regelverk

2.1 Direktiv 2006/126/EF Tredje førerkortdirektiv

EUs tredje førerkortdirektiv angir felles bestemmelser om førerkort for medlemslandene. Avtalen er gjort til en del av EØS-avtalen vedlegg XIII, og Norge er forpliktet gjennom EØS-avtalen til å følge reglene i avtalen og dens vedlegg på lik linje med EUs medlemsland.¹ Nasjonale regler om førerkort kan ikke være i strid med bestemmelsene i direktivet.

Førerkortdirektivet Artikkel 4 regulerer hvilke krav som stilles til førerkort i de ulike førerkortklassene, herunder motorsykelklassene (A1, A2 og A). Av samme artikkel fremgår hvilken minstealder som kreves for erverv i de ulike klassene.

- Aldersgrensen for klasse A1 er satt til 16 år.²
- Aldersgrensen for klasse A2 er satt til 18 år.³
- Aldersgrensen for klasse A er satt til 20 år. Retten til å føre motorsykel i denne klassen forutsetter at vedkommende har minst to års kjøreefaring i klasse A2. Kravet om minst to års kjøreefaring i klasse A2 kan fravikes hvis kandidaten er minst 24 år.⁴

Minstekravene til alder for erverv av førerett i motorsykelklassene kan ikke fravikes. Nasjonale myndigheter kan stille strengere krav til alder enn det som følger av direktivet.

Endringen som foreslås i denne utredningen er å heve aldersgrensen for klasse A1 fra 16 til 18 år, og klasse A2 fra 18 til 20 år. Hvis førerkortklasse A2 heves til 20 år, innebærer det at nedre aldersgrense for klasse A må endres til 22 år eller eldre for å være i tråd med direktivet.

2.2 Nasjonale regler for krav til førerkort for motorsykel

Lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 24 gir departementet kompetanse til å fastsette vilkår for erverv av førerett i de ulike førerkortklassene. De mer detaljerte reglene om førerkort og føreropplæring er gitt i forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 (førerkortforskriften) og forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 (trafikkopplæringsforskriften).

Lett motorsykel (førerkortklasse A1)

Førerkortforskriften § 3-1 gir en oversikt over minstealderen for erverv av de ulike førerkortklassene i Norge. Minstealder for førerkortklasse A1 er 16 år.

Førerkortforskriften § 3-4 angir hva du har rett til å kjøre med førerett i klasse A1.

§ 3-4. Førerett i klasse A1

Førerett i klasse A1 gjelder for:

1. *Lett motorsykel med eller uten sidevogn hvor motorsykkelen har et slagvolum på høyst 125 cm³, en effekt på høyst 11 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,1 kW/kg*
2. *Trehjuls motorsykel med en effekt på høyst 15 kW*
3. *Klasse AM. For tre- og firehjuls moped med egenvekt over 150 kg (minus batterienes vekt ved eldrift), må fører være fylt 18 år*

¹ Jf. EØS-avtalen Artikkel 7

² Direktiv 2006/126/EF Artikkel 4 nr. 3 bokstav a

³ Direktiv 2006/126/EF Artikkel 4 nr. 3 bokstav b

⁴ Direktiv 2006/126/EF Artikkel 4 nr. 3 bokstav c

For å få førerett for klasse A1 i Norge, må man gjennomføre obligatorisk opplæring for klasse A1, og bestå teoretisk og praktisk prøve hos Statens vegvesen.

Mellomtung og tung motorsykkel (førererkortklasse A2/A)

Minstealder for å få førerett i førererkortklasse A2 er 18 år, jf. førererkortforskriften § 3-1 nr. 4.

Førererkortforskriften § 3-3 angir hva man har lov til å kjøre med førerett i førererkortklasse A2:

§ 3-3 Førerett i klasse A2

Førerett i klasse A2 gjelder for:

1. *Motorsykkel med eller uten sidevogn hvor motorsykkelen har en effekt på høyst 35 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,2 kW/kg. Etter nedtrimming kan motorsykkelen tidligere effekt ha vært høyst det dobbelte av nåværende effekt*
2. *Trehjuls motorsykkel med en effekt på høyst 15 kW*
3. *Moped.*

I Norge omfatter føreretten også føring av tilhenger til motorsykkel med slagvolum over 125 cm³. Motorsykkelen må være godkjent for å trekke tilhenger og tillatt tilhengervekt må være påført vognkortet.

For førerett i klasse A er minstealder 20 år forutsatt minst 2 års kjøreerfaring med klasse A2, ellers er det minst to års kjøreerfaring med klasse A2 før fylte 24 år. Minstealderen er likevel 21 år for trehjuls motorsykkel med en effekt på over 15 kW. Dette følger av førererkortforskriften § 3-1 nr. 5.

Førererkortforskriften § 3-2 angir hva man har lov til å kjøre med førerett i førererkortklasse A:

§ 3-2.Førerett i klasse A

Førerett i klasse A gjelder for:

1. *Motorsykkel med eller uten sidevogn*
2. *Trehjuls motorsykkel med en effekt på over 15 kW*
3. *Moped.*

I Norge omfatter føreretten også føring av tilhenger til motorsykkel med slagvolum over 125 cm³. Motorsykkelen må være godkjent for å trekke tilhenger og tillatt tilhengervekt må være påført vognkortet.

Førerett i klasse A2 og A kan erverves på to måter:

1. **Direkte erverv:** Hvis man ikke har førerett på motorsykkel fra før, må man gjennomføre obligatorisk opplæring i klassene A2/A, og bestå en teoretisk og praktisk førerprøve.
2. **Etappevis erverv:** Hvis man har førerett klasse A1 og vil utvide til klasse A2 kan man erverve førerett ved å gjennomføre 7 timer obligatorisk opplæring ved godkjent trafikkskole og bestå en praktisk prøve, jf. trafikkopplæringsforskriften § 9-18. Det samme gjelder hvis man har førerett klasse A2 og vil utvide til klasse A, jf. trafikkopplæringsforskriften § 9-19. For å kunne utvide, må det ha gått minst to år siden man fikk førerett for klasse A1 eller A2.

2.3 Førerett for motorsykel i andre europeiske land

I EU har medlemslandene ulike aldersgrenser for førerkort i klasse A1. Laveste krav til minstealder har Polen, hvor man kan få førerkort i klasse A1 ved fylte 15 år. Høyeste krav til minstealder har Malta og Ungarn ved fylte 21 år. I Storbritannia, Island og Nord-Irland er aldersgrensen 17 år. Danmark, Nederland og Belgia har minstealder 18 år for erverv av førerkort i klasse A1. Øvrige land i EU har aldersgrense 16 år som Norge.

Det er relevant å se nærmere på regelverket i Danmark, Nederland og Belgia som har den samme minstealderen for førerkort i klasse A1 som vurderes i denne utredningen.

Land	Førerkortklasse	Direkte erverv	Etappevis erverv
Danmark	Lett motorsykel – A1	Minstealder 18 år ved gjennomført føreropplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve	
	Mellomtung motorsykel – A2	Minstealder 20 år ⁵ ved gjennomført føreropplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve	Minstealder 20 år forutsatt minst to års førerett i klasse A1 og bestått praktisk prøve
	Tung motorsykel - A	Minstealder 24 år ved gjennomført føreropplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve	Minstealder 22 år forutsatt minst to års førerett med mellomtung motorsykel (A2) og bestått praktisk prøve Minstealder 24 år hvis førerkortinnehaver har hatt førerett med mellomtung motorsykel (A2) i under to år og bestått praktisk prøve.
Nederland	Lett motorsykel – A1	Minstealder 18 år ved gjennomført føreropplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve	
	Mellomtung motorsykel – A2	Minstealder 20 år ved gjennomført føreropplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve ⁶	Minstealder 20 år forutsatt minst to års førerett med lett motorsykel (A1) og bestått praktisk prøve
	Tung motorsykel - A	Minstealder 24 år ved gjennomført føreropplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve.	Minstealder 22 år forutsatt minst to års førerett med mellomtung motorsykel (A2) og bestått praktisk prøve Minstealder 21 år ved gjennomført føreropplæring og bestått praktisk prøve hvis førerkortinnehaver har hatt klasse A2 i under to år. ⁷
Belgia	Lett motorsykel – A1	Minstealder 18 år ved gjennomført føreropplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve	
	Mellomtung motorsykel – A2	Minstealder 20 år ved gjennomført føreropplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve ⁸	Minstealder 20 år forutsatt minst to års førerett med lett motorsykel (A1), fire timers føreropplæring og bestått praktisk prøve
	Tung motorsykel - A	Minstealder 24 år ved gjennomført føreropplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve	Minstealder 22 år forutsatt minst to års førerett med mellomtung motorsykel (A2), fire timers føreropplæring og bestått praktisk prøve

Tabell 1: Oppsummering av førerett i land med 18 års aldersgrense for lett motorsykel

⁵ Minstealder 18 år for A2 og 20 år for A dersom man er ansatt, vernepliktig eller frivillig i forsvaret, heimevernet eller statlig redningsberedskap eller er mekaniker eller lignende, eller ved bruk i en utdanning som mekaniker eller lignende. Førerkort kan utstedes i klasse A ved fylte 21 år, men gir bare rett til å føre trehjulet motorsykel og trehjulet bil med motoreffekt over 15 KW frem til alderskravet er oppfylt (Kørekortbekendtgørelsen § 22 og § 23)

⁶ Førerkortinnehavere som har hatt førerett i klasse A1 i under to år, kan få klasse A2 uten krav teoretisk prøve. I Nederland regnes dette som direkte erverv av førerett i klasse A2.

⁷ I Nederland regnes dette som direkte erverv av førerkortklassen

⁸ Den praktiske prøven i Belgia består av to deler: en praktisk prøve på bane og en praktisk prøve i trafikk. Denne prøven må gjennomføres og består for alle A-klasser både ved direkte erverv og ved trinnvis erverv.

3. Førerrett og reiser med lett motorsykkel

3.1 Bruksområde for lett motorsykkel

Mens det frem til 1994 var begrensninger knyttet til hastighet for lett motorsykkel, er det i dagens regelverk ingen begrensninger på toppfart. Avhengig av modell og kjøreforhold kan de komme opp i en fart på 110-120 km/t. De oppleves derfor som et attraktivt alternativ for ungdom under 18 år for å kjøre strekninger med fartsgrense ≥ 80 km/t, der alternative kjøretøy som moped/mopedbil/ATV har hastighetsbegrensninger som gjør at de ikke kan holde fartsgrensen. Det er heller ingen begrensninger for lett motorsykkel når det gjelder adgang til motorveg, som for moped.

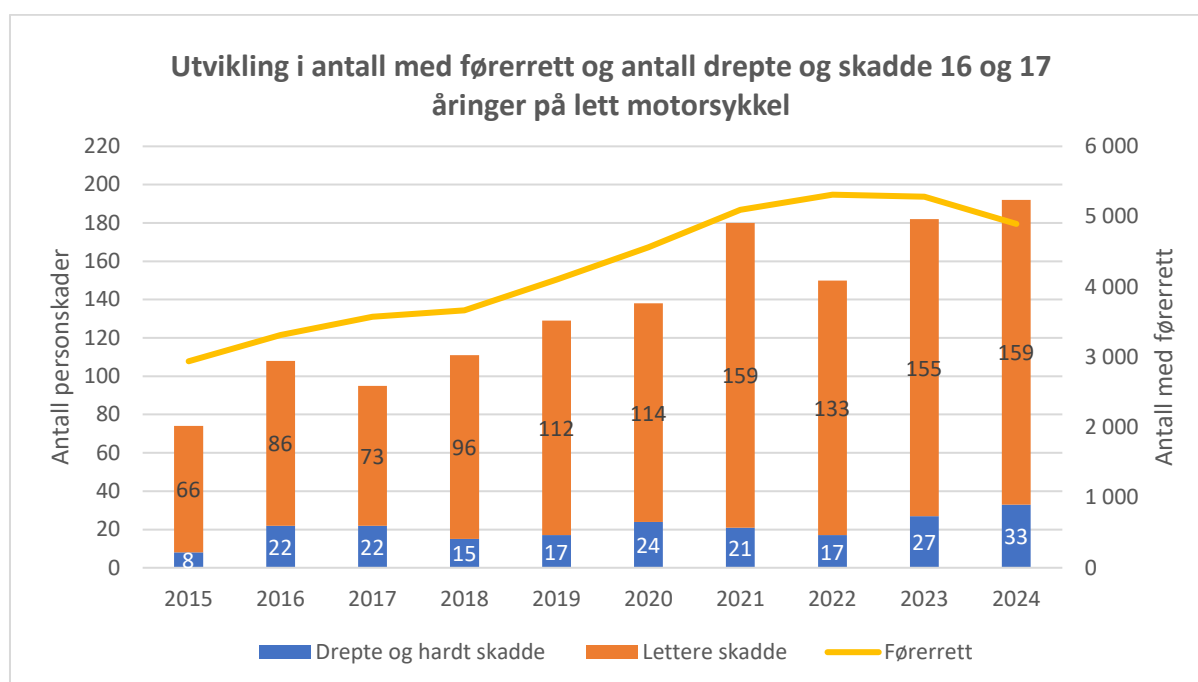
3.2 Innehavere av førerrett i alderen 16 og 17 år

Tabell 2 viser antall 16- og 17-åringer som er innehavere av førerrett for lett motorsykkel per september 2025 fordelt på kjønn. Om lag 80 prosent av 16- og 17-åringer med førerrett for lett motorsykkel er menn og om lag 20 prosent er kvinner. For kvinner er andelen 16- og 17-åringer med førerrett for lett motorsykkel 1,4 prosent, for menn 6,2 prosent. I tabellen er det også vist antall drepte og skadde for lett motorsykkel for denne aldersgruppen fordelt på kjønn. Kjønnforskjellene øker jo mer alvorlig skadegraden er.

Kjønn	Førerrett per september 2025	Andel	Drepte og skadde 2015-2024	Andel
Kvinne 16 og 17 år	913	17 %	189	14 %
Mann 16 og 17 år	4 404	83 %	1 169	86 %
Totalt	5 317	100 %	1 359	100 %

Tabell 2: Antall og andel innehavere av førerrett for lett motorsykkel i alderen 16-17 år fordelt på kjønn og antall og andel drepte og skadde i perioden 2015-2024 fordelt på kjønn

Figur 1 viser utvikling i antall 16- og 17-åringer med førerrett for lett motorsykkel og utviklingen i antall drepte og skadde 16- og 17-åringer i perioden 2015 til 2024. Siden 2015 har det nesten vært en dobling i antall 16 og 17 åringer med førerrett for lett motorsykkel. I samme perioden er den langsiktige trenden en økning i antall drepte og skadde.



Figur 1: Utvikling i antall drepte og skadde 16- og 17-åringer på lett motorsykkel og innehavere av førerrett for samme aldersgruppe

Tabell 3 viser bostedsfylke for innehavere av førerett for lett motorsykkel for 16 og 17 åringer. Det er flest 16 og 17 åringer med førerett som bor i Vestland fylke og færrest i Oslo og Finnmark. Ser vi på andel av 16 og 17 åringer med førerett for lett motorsykkel, er det i Møre og Romsdal og Agder det er høyest andel (7 prosent). Lavest andel finner vi i Oslo (0,4 prosent).

Fylke	Førerett 16 og 17 år	Befolkning 16 og 17 år	Andel med førerett	Drepte og skadde 16 og 17 år 2015-2024
Oslo	56	14 640	0,4 %	16
Akershus	388	19 374	2,0 %	89
Finnmark	31	1 761	1,8 %	8
Trøndelag	381	11 604	3,3 %	89
Rogaland	416	13 474	3,1 %	151
Troms	184	4 145	4,4 %	27
Nordland	230	5 825	3,9 %	43
Telemark	189	4 315	4,4 %	80
Vestfold	293	6 383	4,6 %	74
Buskerud	309	6 732	4,6 %	60
Østfold	357	7 689	4,6 %	144
Vestland	903	16 270	5,6 %	238
Innlandet	501	8 681	5,8 %	114
Agder	595	8 474	7,0 %	102
Møre og Romsdal	484	6 923	7,0 %	124
Totalt	5 317	136 290	3,9 %	1 359

Tabell 3: Innehavere av førerett for lett motorsykkel 16 og 17 år fordelt på fylke, samt andel av 16 og 17 åringer med førerett i forhold til befolkning. Merk at førerett er hentet ut per september 2025, mens befolkning er per 1.1.2025⁹

3.3 Reiser med motorsykkel og moped

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2024¹⁰ kommer det frem at 5 prosent av respondentene har tilgang til motorsykkel. Det foreligger ikke fordeling mellom de ulike motorsykkeltypene. Det er en høyere andel med tilgang til motorsykkel og moped blant menn og aldersgruppen 45-54 år.

Det er en svært liten andel av reisene som er foretatt med motorsykkel. I den nasjonale reisevaneundersøkelsen står kategorien MC/Annet kun for 2 prosent av reisene.

I en temaanalyse av ulykker med motorsykkel og moped fra 2024, er reiseformål ukjent for svært mange av ulykkene med lett motorsykkel. Reiseformål er ofte ikke oppgitt. Blant ulykker med drepte og skadde der reiseformålet er kjent, var 70 prosent fritidsreiser, 19 prosent har vært på veg til/fra skole eller jobb og 5 prosent har drevet med øvelseskjøring.¹¹

4. Ulykkesutvikling for lett motorsykkel

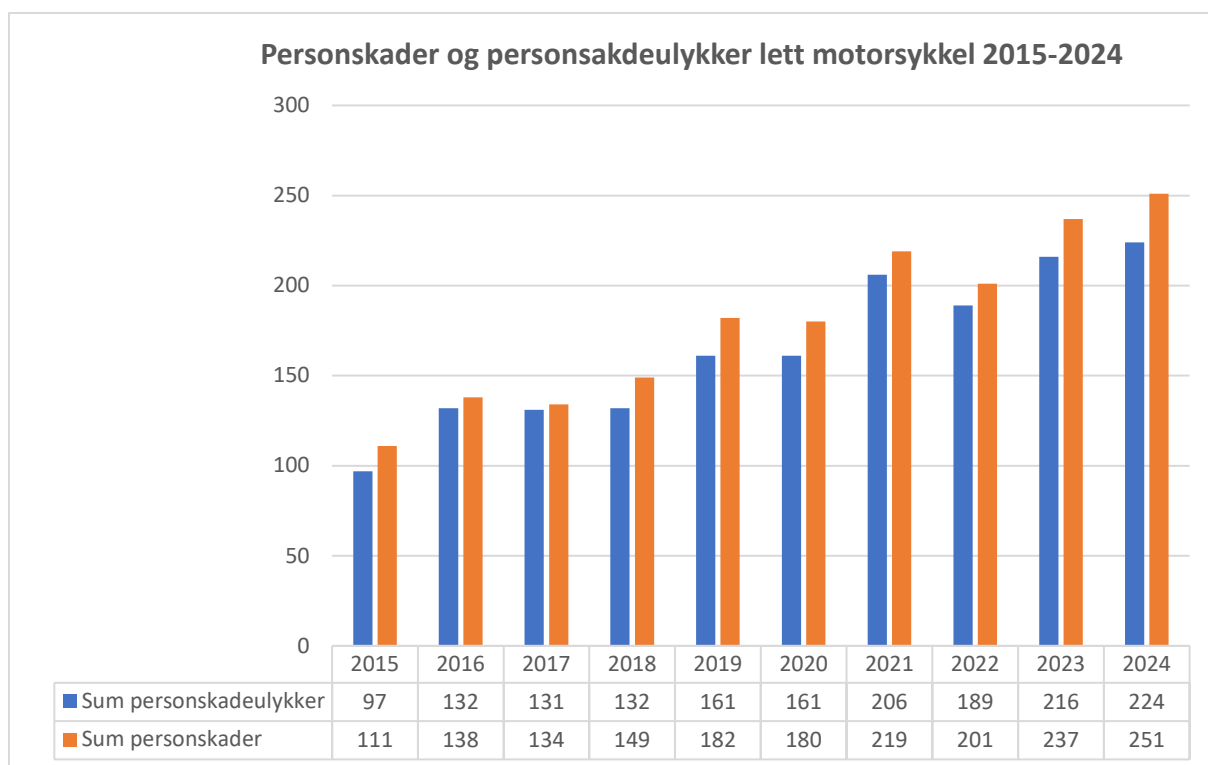
4.1 Om ulykker med lett motorsykkel

Figur 2 viser utviklingen i antall ulykker og personskader med lett motorsykkel i perioden 2015-2024. Det har i denne perioden både vært en økning i antall ulykker og antall drepte og skadde. Økningen er størst for ulykker med lettere skadde.

⁹ SSB: 07459: Befolkning, etter region, statistikkvariabel, år og alder

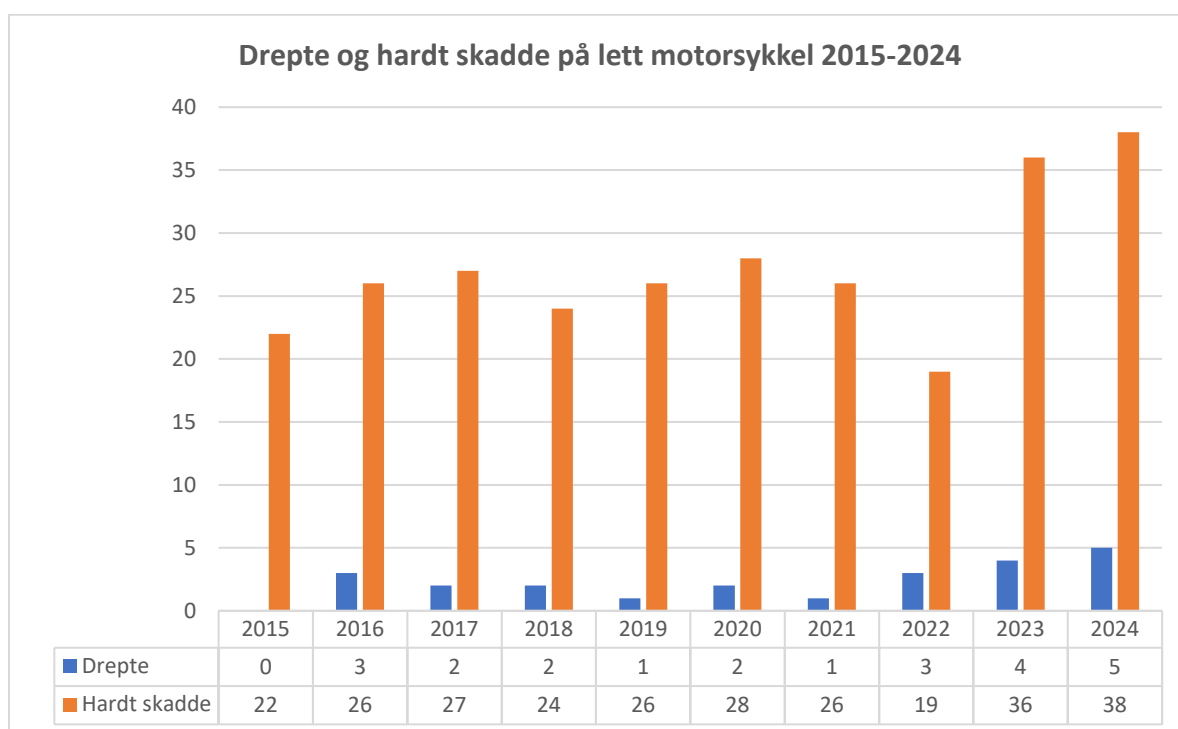
¹⁰ Opinion. 2025. [Nøkkeltallsrapport 2024 Nasjonal reisevaneundersøkelse](#)

¹¹ TØI rapport 2054/2024. Trafikksikkerhet for MC og moped. Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering.



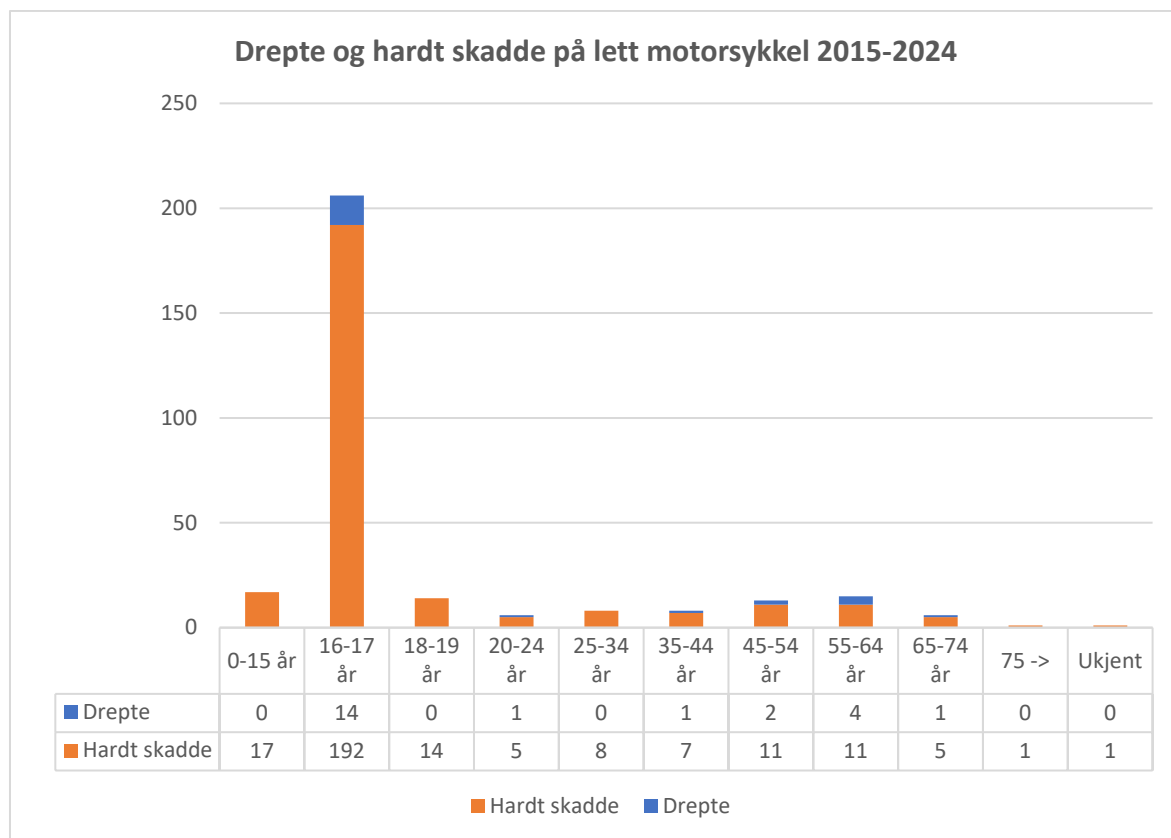
Figur 2: Personskader og personskadeulykker med lett motorsykkel 2015-2024

De siste ti årene (2015-2024) har antall drepte og hardt skadde på lett motorsykkel vært relativt stabilt, med unntak av de to siste årene. Ulykkestallene for 2023 og 2024 gir grunn til bekymring. I 2023 var det hele 40 drepte og hardt skadde på lett motorsykkel og i 2024 var antall drepte og hardt skadde 43. Foreløpige tall for per 23. september 2025 viser 5 drepte på lett motorsykkel. Det foreligger foreløpig ikke tall for hardt skadde på lett motorsykkel for mc-sesongen 2025.



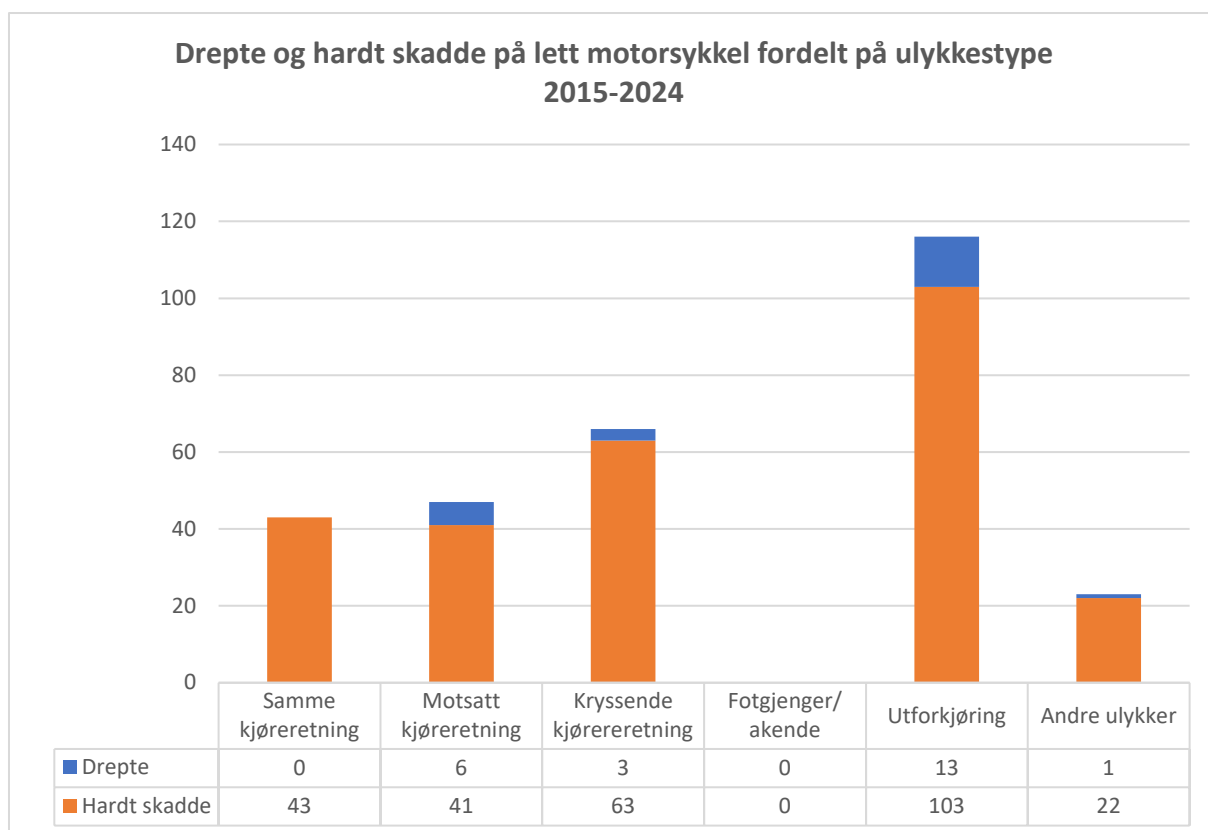
Figur 3: Antall drepte og hardt skadde på lett motorsykkel 2015-2024

Lett motorsykkel er i all hovedsak et framkomstmiddel for unge mennesker. Det kommer også tydelig fram i ulykkesstatistikken (se Figur 4). Ser vi på antall drepte og hardt skadde fordelt på alder, dominerer alderskategorien 16-17 år. I tiårsperioden 2015-2024 var 70 prosent av de drepte og hardt skadde i denne alderen. Også tall for lettere skadde viser en klar overvekt av 16-17-åringene (77 prosent).



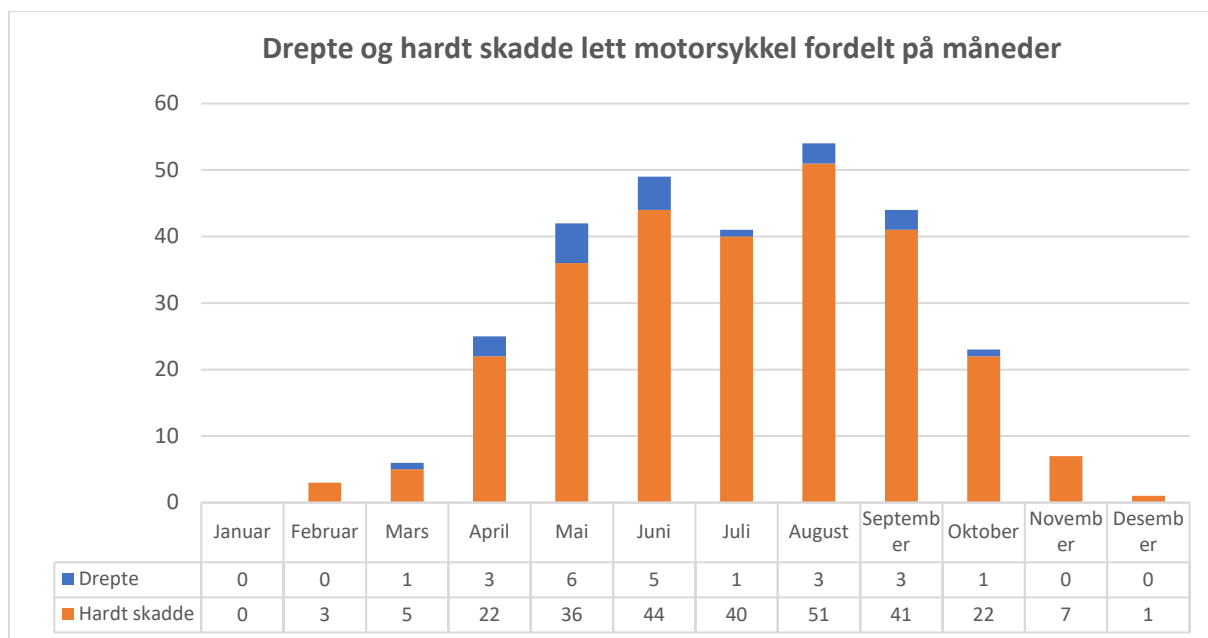
Figur 4: Drepte og hardt skadde på lett motorsykkel fordelt på alder, samlet for perioden 2015-2024

Statistikken for perioden 2015-2024 viser at de fleste på lett motorsykkel ble drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker og ulykker med kryssende kjøreretning (se Figur 5). 39 prosent ble drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker, mens 22 prosent ble drept eller hardt skadd i ulykker med kryssende kjøreretning. Når det gjelder dødsulykkene ble 57 prosent drept i utforkjøringsulykker, mens 26 prosent ble drept i møteulykker.



Figur 5: Drepte og hardt skadde på lett motorsykkel fordelt på ulykkestype 2014-2024

Figur 6 viser drepte og hardt skadde med lett motorsykkel i perioden 2015 til 2024 fordelt på måneder. 94 prosent er drept eller hardt skadd i månedene fra og med april til og med oktober.



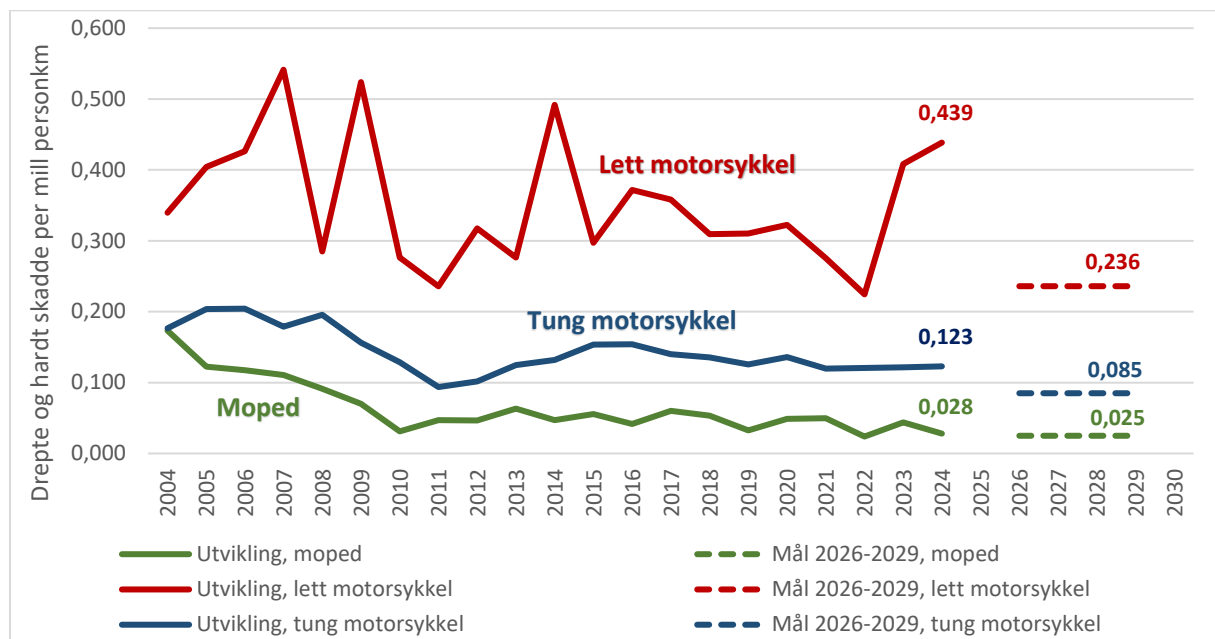
Figur 6: Drepte og hardt skadde fordelt på måneder 2015-2024

4.2 Ulykkesrisiko for lett motorsykel sammenlignet med andre kjøretøyklasser

Transportøkonomisk institutt beregner jevnlig risikotall for ulike trafikantgrupper. Mens skaderisikoen er redusert over tid for andre trafikantgrupper, er ikke det samme tilfelle for lett motorsykel.

Med utgangspunkt i statistikk for årene 2021-2024 er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km beregnet til å være om lag 7 ganger høyere for moped, om lag 24 ganger høyere for tung/mellom-tung motorsykel og mer enn 50 ganger høyere for lett motorsykel, sammenlignet med bilførere.

I høringsutkastet til Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2026-2029 er det satt mål om at den gjennomsnittlige risikoen skal være 30 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenlignet med perioden 2021-2024 for både lett motorsykel, moped og tung motorsykel. Figur 7 viser at det for lett motorsykel var en redusert risiko fra 2021 til 2022, etterfulgt av en kraftig økning fra 2022 til 2023. Risikoen for lett motorsykel i 2024 var den høyeste som er registrert siden 2014.

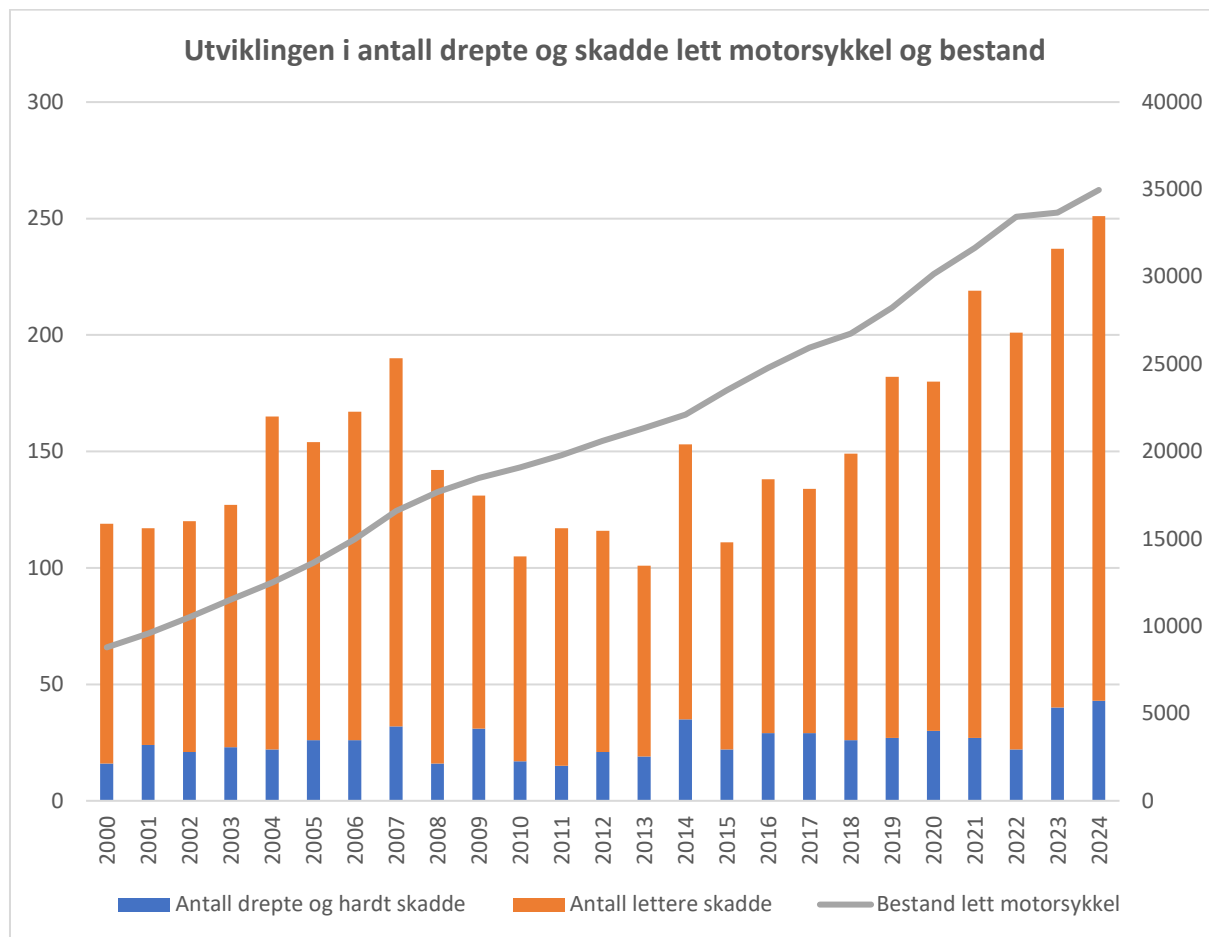


Figur 7: Risiko for å bli drept eller hardt skadd per million personkilometer for lett motorsykel, tung motorsykel og moped – Stiplet linje viser mål for tilstandsutvikling i høringsutkastet til Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2026-2029

Ungdom er individuelle, og utvikles ulikt, men modnes for hvert år i ungdomstiden. Ved å heve alderskravet for lett motorsykel fra 16 til 18 år, er det grunn til å tro at man får førere som har bedre forutsetninger for å forstå risiko og gjøre riktige valg i trafikken.

4.3 Bestandsutvikling og ulykkesutvikling

Fra 2000 til 2021 var det en jevn økning i bestanden av lette motorsykler, og antallet lette motorsykler ble mer enn tredoblet i denne perioden. Deretter sank salget av nye motorsykler noe, og i 2024 var det registrert i underkant av 35 000 dag lette motorsykler i Norge. Økt bestand gir mer kjøring med lett motorsykkel, og antall personkilometer har økt med 53 prosent fra 2010 til 2022.¹²

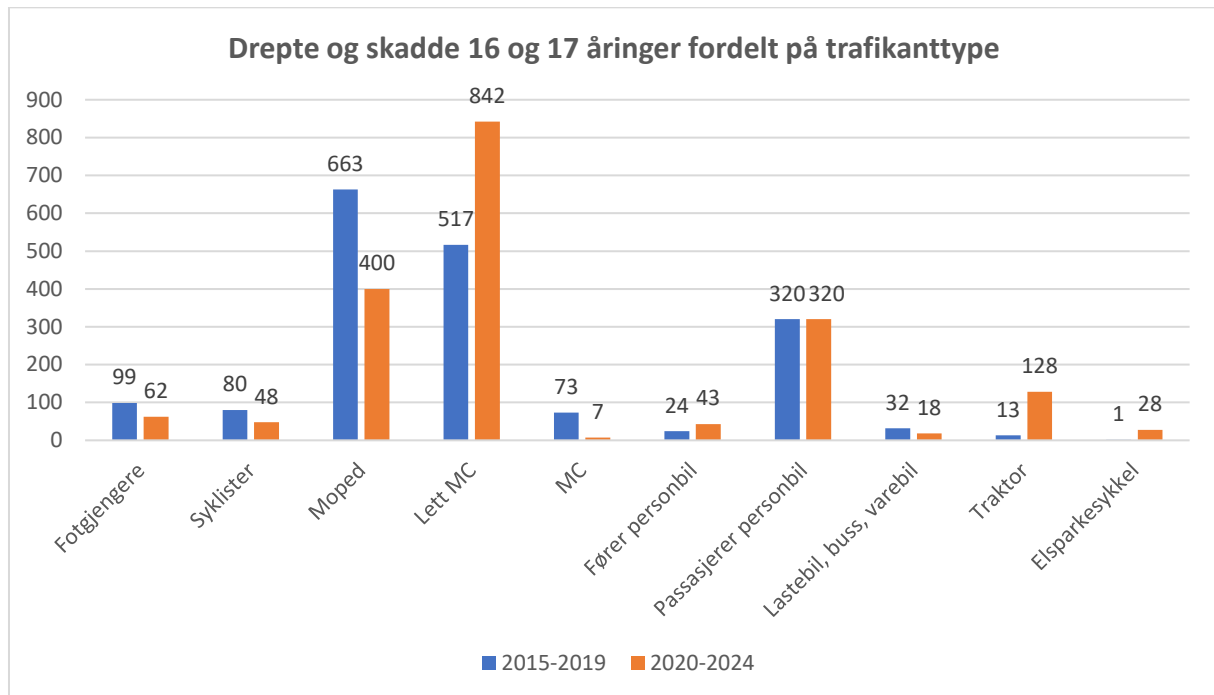


Figur 8: Utviklingen i antall drepte og skadde på lett motorsykkel og utvikling i bestand for lett motorsykkel

¹² TØI-rapport 2054/2024. Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering

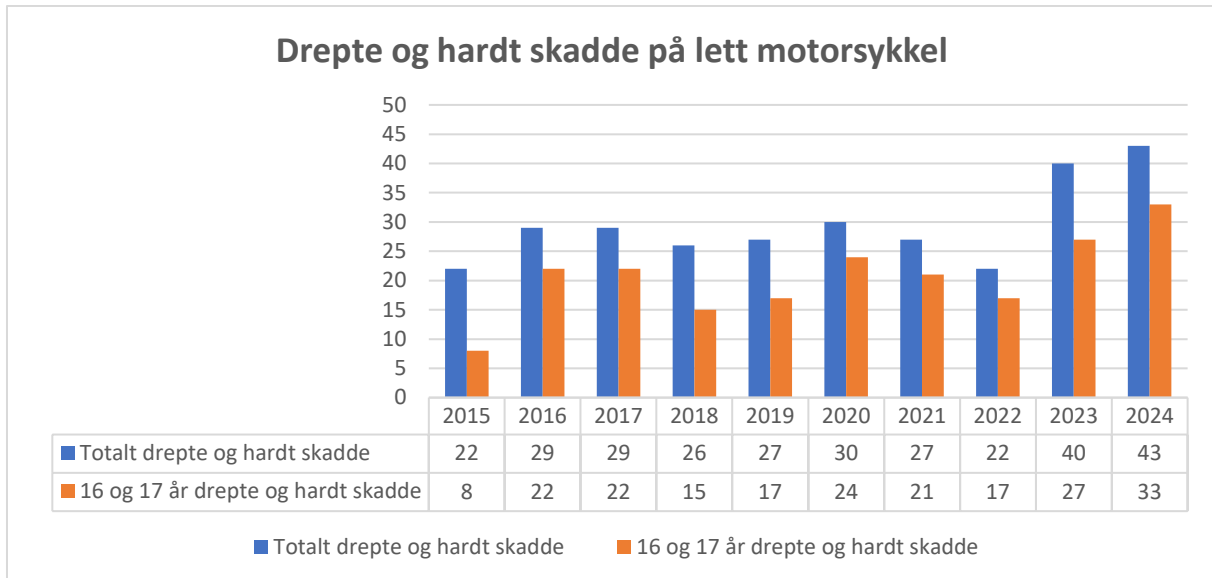
4.4 Ulykkesutvikling for 16- og 17- åringer

Figur 9 viser utvikling i antall drepte og skadde 16- og 17-åringer fordelt på trafikanttype. For å ta høyde for årlige variasjoner er perioden 2015-2024 delt inn i to femårsperioder. Det er særlig lett motorsykkel, traktor og liten elektrisk motorvogn som har hatt en økning i perioden 2020-2024 sammenlignet med 2015-2019. I perioden 2020-2024 stod lett motorsykkel for 45 prosent av drepte og skadde 16- og 17-åringer, en økning på om lag 44 prosent sammenlignet med perioden 2015-2019.



Figur 9: Utvikling i antall personskader for 16- og 17- åringer for femårsperiodene 2015-2019 og 2020-2024 fordelt på trafikanttype

Figur 10 viser totalt antall drepte og hardt skadde på lett motorsykkel og antall 16 og 17 åringer. Spesielt ulykkestallene for 2023 og 2024 er urovekkende. Av 40 drepte og hardt skadde i 2023 var 27 16 eller 17 år. I 2024 var 33 av 43 drepte og hardt skadde enten 16 eller 17 år. Foreløpige tall per 24. september 2025 er fem drept på lett motorsykkel, hvorav 4 var enten 16 eller 17 år.



Figur 10: Drepte og hardt skadde lett motorsykkel totalt og antall 16- og 17-åringer 2015-2024

4.5 Oppsummering av ulykkesutviklingen

Under følger en kort oppsummering av hovedpunktene innen ulykkesutviklingen:

- Det har vært en økning i både antall ulykker og antall personskader med lett motorsykkel fra 2015-2024. Økningen er størst for ulykker med lettere skadde.
- Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er mer enn 50 ganger høyere for de som kjører lett motorsykkel sammenlignet med bilførere.
- En betydelig andel av drepte og skadde 16- og 17-åringer kjørte lett motorsykkel.
- Statistikken for 2023 og 2024 gir ekstra grunn til bekymring, med flere drepte og hardt skadde sammenlignet med årene før. I 2023 var 27 av 40 drepte og hardt skadde på lett motorsykkel 16 eller 17 år (68 prosent). I 2024 var 33 av 43 drepte og hardt skadde på lett motorsykkel 16 eller 17 år (77 prosent).

5. Relevante tiltak

I henhold til utredningsinstruksen skal det vurderes et bredt spekter av tiltak for å komme frem til den beste løsningen i henhold til de problemer som er identifisert og mål som er fastsatt. For denne utredningen er det gapet mellom ulykkesutviklingen og etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte, som legges til grunn. Det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet omfatter en rekke planer, prosesser og tiltak innenfor et bredt spekter av tiltaksområder for å tette dette gapet. Det er imidlertid ikke nok å videreføre dagens innsatsnivå innen trafikksikkerhet for å nå etappemålet, men behov for en opptrapping innenfor områder med potensial for reduksjon i drepte og hardt skadde.

Det har ikke vært den samme positive ulykkesutvikling over tid for motorsykel som for andre trafikantgrupper, og motorsyklister har de siste årene utgjort mer enn 20 prosent av drepte og hardt skadde i trafikken. Aktuelle tiltak rettet mot å redusere både antall ulykker og skadeomfang for motorsykel er derfor vurdert i flere prosesser. De fleste av tiltakene er rettet mot motorsykel generelt, men det er også spesifikke tiltak knyttet til lett motorsykel. I tillegg er det tiltak rettet mot ungdom og unge førere, som også vil kunne ha effekt på ulykker med lett motorsykel.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 omfatter til sammen 15 tiltak for å redusere ulykker med motorsykel og moped. Dette er tiltak rettet mot både vei, fører, kjøretøy og organisasjon, og som vil kunne ha innvirkning på alle motoriserte tohjulinger. Eksempler på tiltak er bruk av underskinner, gjennomføring av «Se oss»-kampanjen om bevisstgjøring av å bruke kjøreutstyr med synlighetsfarger, frivillige etterutdanningskurs og gjennomføring av trafikksikkerhetsdager i fylkene, der motorsykelkjørere kan dele erfaringer og kunnskap. Flere tiltak som er rettet mot ungdom og unge førere vil også kunne bidra til redusert risiko for førere av lett motorsykel, selv om tiltakene i utgangspunktet ikke er rettet spesielt mot disse trafikantene. Ett eksempel er valgfaget trafikk på ungdomsskolen, der det blant kompetansemålene i læreplanen forutsettes at elevene skal kunne reflektere over og vise hva det innebærer å opptre trygt og ansvarsfullt i trafikken.

I forbindelse med utarbeidelse av Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 har det vært en omfattende prosess med å vurdere nye tiltak, deriblant innenfor innsatsområde motorsykel, moped og ATV. Her legges det opp til tiltak med trafikksikkerhetsarrangement, temamøter og informasjonsmateriell for ungdom og foreldre rettet mot ulykkene på lett motorsykel. Statens vegvesen vil også arbeide for å innføre en prøveperiode med dobbel prikkbelastning for ferske førere av lett motorsykel.

I 2024 var det en prosess i Statens vegvesen for å vurdere **kraftfulle trafikanttiltak** som vil kunne gi reduksjon i drepte og hardt skadde innen 2030. Totalt kom det fram 69 forslag til tiltak, hovedsakelig innenfor temaene fart, MC/moped, ungdom og rus. Disse forslagene ble så vurdert opp mot effekt, ressursbruk og realisme, og det ble besluttet å gå videre med 12 av tiltakene, hvorav tre omhandler ungdom (hovedsakelig knyttet til opplæring) og fire omhandler MC/moped:

- Utrede heving av aldersgrensen for lett motorsykel fra 16 til 18 år
- Utrede krav til godkjent sikkerhetsbekledning for motorsykel
- Stille krav til innhold i førerutviklingskurs for motorsykel – Utrede om det bør stilles krav om gjennomføring av godkjent førerutviklingskurs knyttet til innehav av førerkort
- Utvikle og gjennomføre en nasjonal kampanje for økt MC-sikkerhet

Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering med moped og motorsykel (TØI-rapport 2054/2024) omfatter også potensial for ulykkesreduksjon og aktuelle tiltak. Her foreslås to tiltak rettet mot lett motorsykel:

- Informasjon/opplæring og teknisk kontroll på skoler
- Økt aldersgrense for førerkort for lett motorsykel

Når det kommer til teknisk kontroll, har Norsk MC-Forhandlerforening gitt tilbakemelding på at lett motorsykel generelt ikke er like godt vedlikeholdt som tung. Her er det et potensial i å sikre mer trafiksikre kjøretøy på veiene, samt involvere foreldre i ungdommens vedlikehold av sitt kjøretøy. Daglig, ukentlig og månedlig kontroll og vedlikehold er påkrevd også for lett motorsykler.

Det er også store forskjeller på lett og tung motorsykel når det gjelder bruk av sikkerhetsutstyr. Et aktuelt tiltak kan være informasjonsarbeid som oppfordrer ungdom til å bruke ryggskinne, sikre kjøredresser, støvler og hansker som øker sikkerheten hvis uhellet skulle skje.

Tiltakene beskrevet over viser at det ikke er ett enkelttiltak som vil være svaret for å redusere antall drepte og hardt skadde på lett motorsykel. Det må jobbes bredt på en rekke fronter, gjennom føreropplæring, informasjonsarbeid, kampanjer og kontrollvirksomhet. Den høye ulykkesrisikoen for lett motorsykel, kombinert med et tydelig ulykkesbilde der 16- og 17-åringer er overrepresentert, gjør at å heve aldersgrensen for lett motorsykel fra 16 til 18 år er pekt på som et aktuelt tiltak i flere prosesser. Det er imidlertid viktig å vurdere hvilke konsekvenser dette vil gi, særlig med tanke på risiko ved alternative transportmidler og i hvilken grad heving av aldersgrensen totalt sett vil gi reduksjon i ulykker.

6. Vurdering av konsekvenser

I dette kapitlet ser vi på konsekvenser av å heve aldersgrensen for lett motorsykkel; hva er de positive og negative virkningene av tiltaket, hvor varige er de og hvem blir berørt?

6.1 Mobilitet og alternative transportformer

Formålet med å heve aldersgrensen for lett motorsykkel fra 16 til 18 år er å redusere antall drepte og hardt skadde, og på den måten bidra til å tette gapet til målkurven for å nå etappemålet i 2030 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde. Dette forutsetter at 16- og 17-åringer ikke erstatter lett motorsykkel med alternative transportformer som har høyere risiko.

Antallet 16- og 17- åringer med førerett for lett motorsykkel har økt jevnt de siste ti årene, og per september 2025 har om lag 5 300 førerett for lett motorsykkel. I 2025 utgjorde dette om lag 4 prosent av alle 16- og 17- åringer. De aller fleste 16- og 17- åringer har i dag ikke førerett for lett motorsykkel (om lag 96 prosent). Dette bildet blir enda tydeligere dersom man ser på andelen kvinner på 16 og 17 år med førerett, som kun er 1,4 prosent.

Hvis 16- og 17-åringer ikke lenger kan kjøre lett motorsykkel må de ta andre reisevalg. Dette kan enten være å la være og reise eller velge andre transportformer som moped, mopedbil, traktor, ATV/UTV, elsparkesykkel, sykkel/elsykkel, kollektivtransport eller som passasjer i bil. Hvilke transportmidler som velges, vil avhenge av en rekke lokale forhold (avstander, busstilbud, infrastruktur, økonomi osv.), samt preferanser hos den enkelte og foresatte. En heving av aldersgrensen vil særlig ramme ungdom som bor i områder av landet med lange reiseavstander og dårlig kollektivtilbud.

Det er også slik at ingen av de gjenværende lovlige kjøretøy for aldersgruppen, har en lovlig høyest tillatt fart over 45 km/t. Det gjør at ingen av kjøretøyene fullt ut kan erstatte en lett motorsykkel.

Uavhengig av hvilket alternativt kjøretøy som velges, vil det på grunn av hastighetsbegrensningen være en risiko for at kjøretøyene vil bli trimmet. Vegvesenet ser ved kontroller, at det allerede til en viss grad skjer med to-hjuls moped.¹³ Utrykningspolitiet har også avdekket trimming av ATV/UTV og mopedbiler, som er verifisert av Vegvesenet ved kontroll av kjøretøyene. Alle de alternative kjøretøyene har en lavere risiko enn lett motorsykkel, men det kan endre seg hvis det blir flere brukere og omfanget av ulovlig trimming øker. Det betinger en styrking av kontrollaktiviteten, for å bidra til en reell oppdagelsesrisiko og for å opprettholde lavere risiko på disse kjøretøygruppene.

Spørreundersøkelse om lett motorsykkel blant 16- og 17 åringer

Statens vegvesen gjennomførte i november 2024 en spørreundersøkelse blant 16- og 17- åringer med førerett for lett motorsykkel (se vedlegg 2). Hensikten var å få mer bakgrunnsinformasjon for å kunne vurdere konsekvensene av å endre aldersgrensen for lett motorsykkel fra 16 til 18 år. I undersøkelsen kommer det blant annet frem at den viktigste grunnen til at ungdommen valgte å ta førerkort for lett motorsykkel, var å være uavhengig av andre til transport, særlig i forbindelse med kjøring til og fra skole og fritidsaktiviteter. Dette går også igjen når det gjelder reiseformål og hvor ofte de bruker lett motorsykkel. Der kommer det frem at lett motorsykkel brukes mest til og fra skole, fulgt av til og fra fritidsaktiviteter og kjøring sammen med venner. Videre kommer det frem at over 80 prosent bruker lett motorsykkel 5 ganger i uken eller mer, og at 40 prosent kjører mellom 5 000 og 10 000 kilometer i året. Dette indikerer at lett motorsykkel brukes mye og er viktig for disse ungdommens mobilitet.

¹³ I 2024 er det ved kontroller avdekket at 20 prosent av mopeder er modifisert/trimmet, og 10 prosent av mopedbiler er modifisert/trimmet. Kilde: Statens vegvesen.

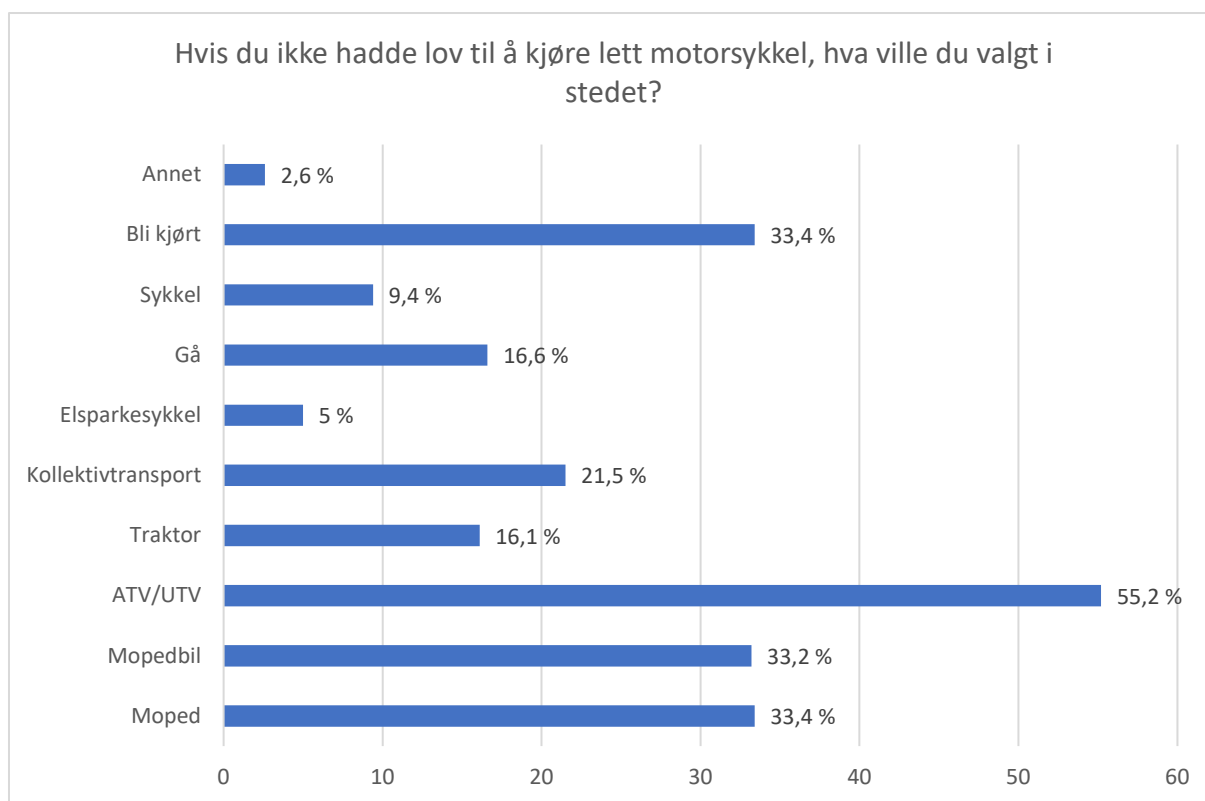
Spørreundersøkelsen omfatter også spørsmål om bruk av kjøreutstyr og ulykker. Så å si alle bruker hjelm (99,4 prosent). Det er også en høy andel som bruker hansker (95,1 prosent), jakke (94,4 prosent), bukse (87,3 prosent) og sko (78,3 prosent) som er godkjent for MC-bruk. Videre oppgir 55,8 prosent at de bruker ryggskinne, mens bare 1,6 prosent oppgir at de bruker airbag-vest.

Når det gjelder spørsmål om ulykker svarer 28,5 prosent at de har vært involvert i ulykke, mens 78,2 prosent oppgir at de kjenner noen som har vært involvert i ulykke. De fleste av de som har vært involvert i en ulykke oppgir at de har vært involvert i én ulykke (75 prosent), mens 20 prosent oppgir at de har vært involvert i to ulykker. Når det gjelder ulykker de har vært involvert i selv, oppgir 16 prosent at årsaken var høy fart, mens når det gjelder ulykker de kjenner at andre har vært involvert i, oppgis høy fart av 42 prosent.

Det var også spørsmål knyttet til overholdelse av fartsgrensene, der 70 prosent svarer at de hadde kjørt over fartsgrensen med lett motorsykkel. 15 prosent svarer at de svært ofte eller ofte bryter fartsgrensen i tettbygde strøk, mens 32 prosent svarer at de svært ofte eller ofte bryter fartsgrensen utenfor tettbygde strøk. Mens 32 prosent svarer at de aldri bryter fartsgrensen i tettbygde strøk, er tilsvarende tall for utenfor tettbygde strøk 4 prosent. Nesten 40 prosent svarer at de er svært enig eller litt enig i at de er villig til å ta sjanser (risiko) når de kjører lett motorsykkel.

Det ble også spurt om hvilke reisevalg de ville gjort om de ikke hadde lov til å kjøre lett motorsykkel. Her kommer det frem at 16- og 17-åringer har flere alternativer til lett motorsykkel. De ble spurt om hvilke transportmiddel de bruker i dag når de ikke kjører lett motorsykkel. Flest svarer kollektivtransport og å bli kjørt, fulgt av at de går. Kollektivtransport blir mest brukt til og fra skole, mens de fleste blir kjørt av andre til og fra jobb, fritidsaktiviteter og når de skal være med venner.

På spørsmålet om hva de ville valgt i stedet dersom de ikke lenger hadde lov til å kjøre lett motorsykkel, kunne det velges flere svaralternativer. Reisevalg henger gjerne sammen med reisemål, og det er naturlig å se for seg ulike kombinasjoner der noen velger kollektivtransport eller å sykle til skole, mens de for eksempel blir kjørt til fritidsaktiviteter. Svarene på spørreundersøkelsen tyder på at flere ville valgt en kombinasjon av reiser, men det fremkommer ikke hvilke kombinasjoner de ville ha valgt. ATV/UTV er den reisemåten som flest velger, fulgt av moped, mopedbil og å bli kjørt. ATV/UTV og mopedbil er imidlertid kostbare transportmidler ved innkjøp, så det er usikkert i hvor stor grad disse er et realistisk alternativ for en så høy andel av ungdommene.



Figur 11: Svar fra spørreundersøkelse blant førere av lett motorsykkkel på 16 og 17 år

6.2 Ulykker og risiko for alternative transportformer

Under presenteres kort omtale av ulykker og risiko knyttet til de alternative transportformene som flest 16- og 17-åringer svarte de ville velge i spørreundersøkelsen, med unntak av å bli kjørt, dersom de ikke lenger kunne kjøre lett motorsykkkel.

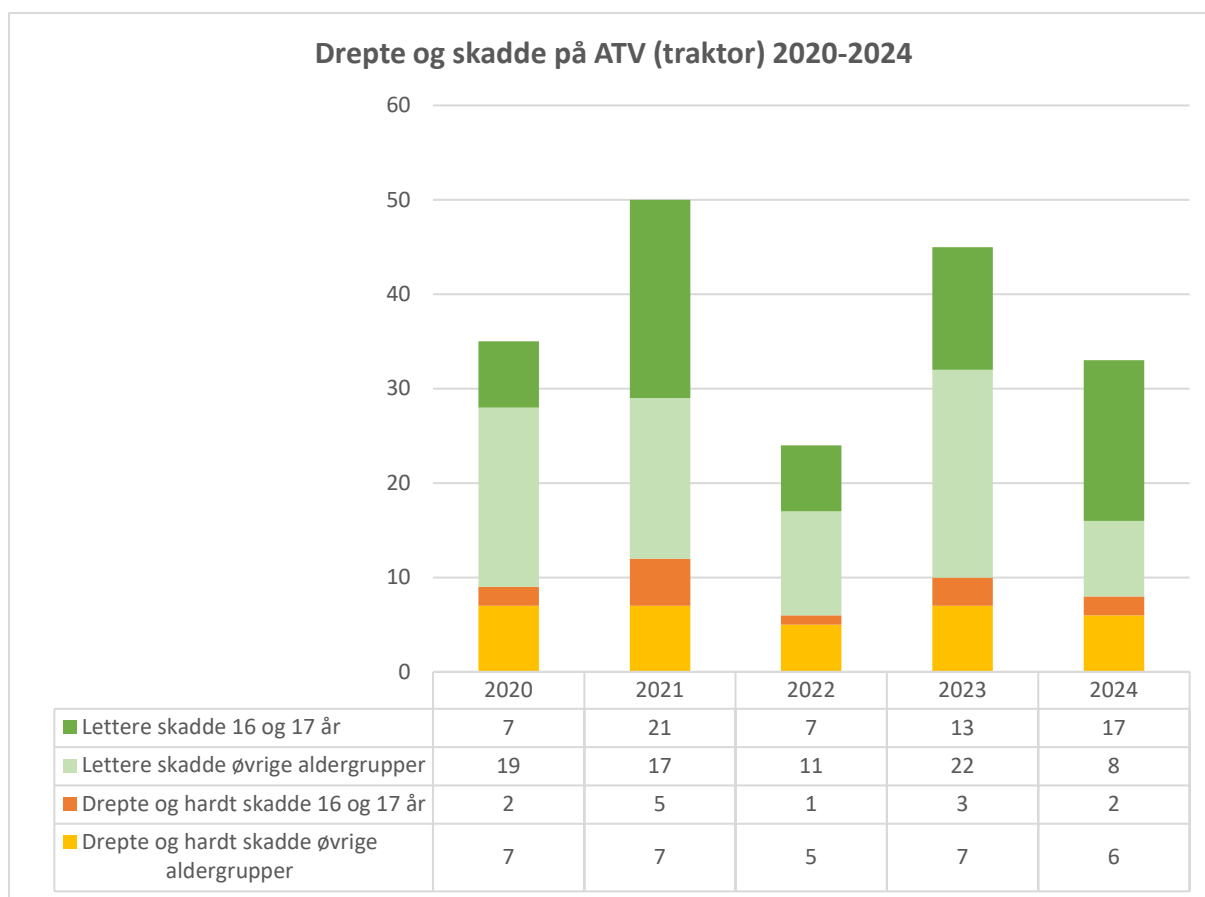
ATV/UTV

ATV/UTV er det transportmiddelet som flest ville ha valgt dersom de ikke lenger kunne kjørt lett motorsykkkel (55 prosent). Disse kjøretøyene har en konstruert hastighet på 45 km/t registrert som moped og 40 km/t registrert som traktor. Dette betyr at de kjører i langt lavere fart enn lett motorsykkkel. Likevel har kjøretøyene høy risiko, blant annet fordi de ikke er laget for å kjøre på veg. Trimming av ATV/UTV er også et utbredt problem, og kan føre til at ungdom kjører i høyere hastighet enn lovlig. Det er videre grunn til å tro at det er en uheldig trafiksikkerhetskultur blant enkelte brukere av ATV/UTV. Dette øker igjen både ulykkesrisikoen og skaderisikoen.

ATV/UTV er i stor grad brukt hele året. Det gjør at ungdommen flyttes fra et sesongkjøretøy over til et helårskjøretøy, noe som vil kunne øke eksponeringen av de unge i trafikken.

Figur 12 viser personskader med ATV registrert som traktor for perioden 2020-2024. For ATV registrert som moped er det i samme periode kun registrert én lettere skadd.

- Seks personer ble drept på ATV (traktor) i perioden 2020-2024. Én av disse var 16 eller 17 år
- 39 personer ble hardt skadd på ATV (traktor) i perioden 2020-2024. 12 av disse var 16 eller 17 år (31 prosent).
- 142 personer ble lettere skadd på ATV (traktor) i perioden 2020-2024. 46 prosent av disse var 16 eller 17 år.



Figur 12: Antall drepte og skadde ATV (traktor) fordelt på 16- og 17-åringer og øvrige aldersgrupper 2020-2024

Moped

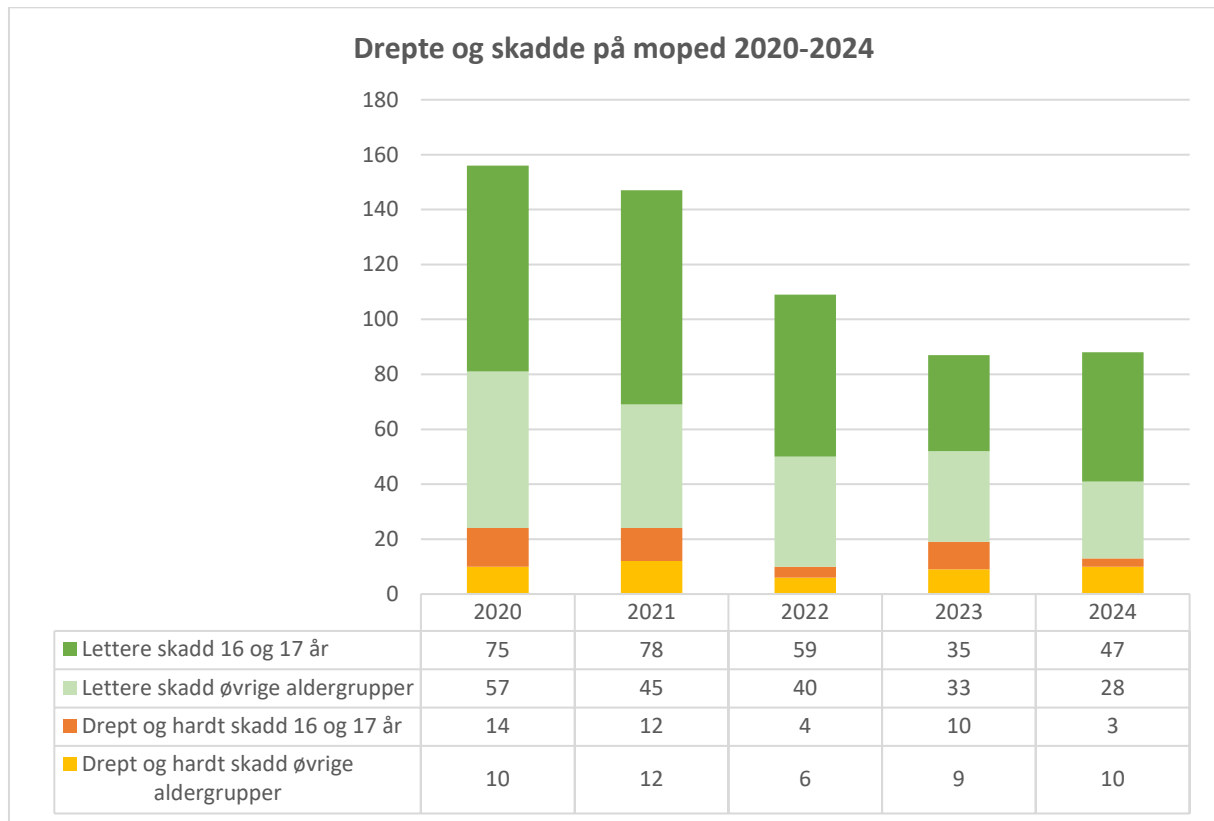
33 prosent sier de ville valgt moped dersom de ikke lenger kunne kjørt lett motorsykel. Det er ikke tillatt med høyere hastighet enn 45 km/t for moped, og dermed langt lavere fartsnivå enn en lett motorsykel. Trimming av moped er imidlertid utbredt. I en spørreundersøkelse gjennomført av Transportøkonomisk institutt svarte hver femte mopedfører at de eide en trimmet moped og nesten halvparten svarte at de hadde kjørt trimmet moped minst én gang.¹⁴

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd på moped er imidlertid betydelig lavere enn for lett motorsykel. Det har også vært en sterk reduksjon i risiko for moped over tid.¹⁵ Dette kommer også frem i Figur 13 som viser personskader med moped for perioden 2020-2024.

¹⁴ TØI rapport 1724/2019. [Evaluering av føreropplæring for moped og lett motorsykel Sluttrapport](#)

¹⁵ TØI rapport 2012/2024. [Risiko i veitrafikken 2021/22](#)

- Fire personer ble drept på moped i perioden 2020-2024. Ingen av disse var 16 eller 17 år.
- 86 personer ble hardt skadd på moped i perioden 2020-2024. 43 av disse var 16 eller 17 år (50 prosent).
- 497 personer ble lettere skadd i perioden 2020-2024. 59 prosent av disse var 16 eller 17 år.



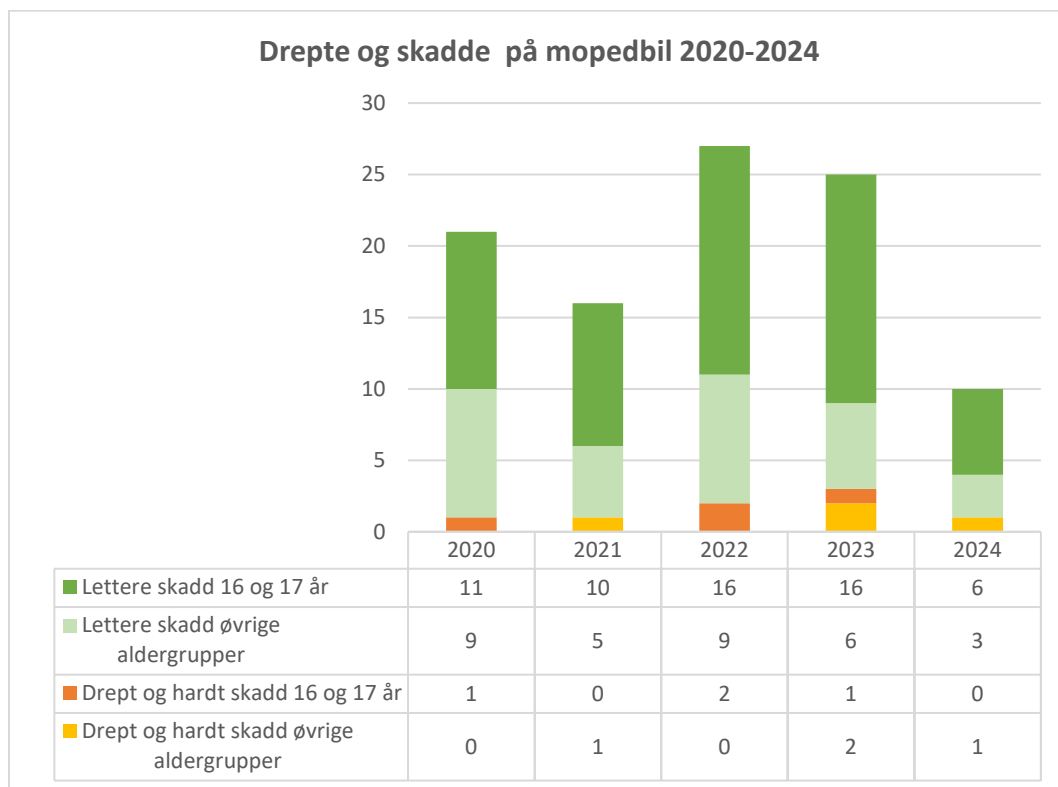
Figur 13: Antall drepte og skadde moped fordelt på 16 og 17 åringer og øvrige aldersgrupper 2020-2024

Mopedbil

33 prosent oppgir i spørreundersøkelsen at de ville valgt mopedbil dersom de ikke lenger kunne kjørt lett motorsykel. Mopedbiler fremstår som små biler med plass til fører og passasjer, men er klassifisert som moped og er pålagt samme hastighetsbegrensning (45 km/t). De har økt stabilitet og mer beskyttelse sammenlignet med en moped, men ved en kollisjon vil de være langt mer utsatt enn en bil på grunn av langt enklere konstruksjon og manglende sikkerhetsutstyr. I 2019 ble aldersgrensen for mopedbil senket fra 18 til 16 år.

Figur 14 viser personskader med moped for perioden 2020-2024.

- To personer ble drept i mopedbil i perioden 2020-2024. Én av disse var 16 eller 17 år.
- Seks personer ble hardt skadd i mopedbil i perioden 2020-2024. Tre av disse var 16 eller 17 år (60 prosent)
- 91 personer ble lettere skadd i mopedbil i perioden 2020-2024. 59 av disse var 16 eller 17 år (65 prosent).



Figur 14: Antall drepte og skadde mopedbil fordelt på 16 og 17 åringer og øvrige aldersgrupper 2020-2024

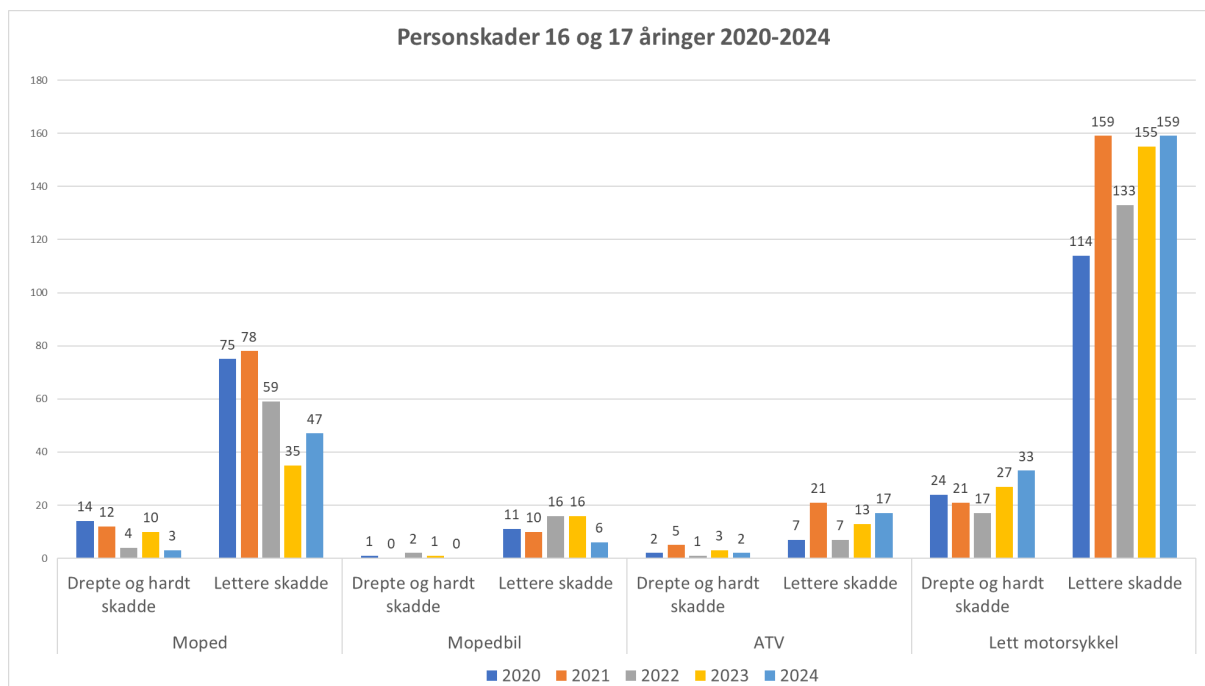
Oppsummering alternative kjøretøy

Tabell 4 oppsummerer førerkrav og andre krav for lett motorsykkel og de ulike kjøretøyene som 16- og 17-åringer lovlig kan benytte.

Aktuelle kjøretøy for 16 og 17 åringer	Førerkrav	Høyeste tillatte hastighet	Krav om hjelm	Bilbelte
Lett motorsykkel	A1	Ingen begrensning, følger fartsgrensen	Ja	-
Moped	AM146	45 km/t	Ja	-
Mopedbil	AM147	45 km/t	Nei	Krav til belte
ATV (moped)	AN146	45 km/t	Ja	Ikke krav til bilbelte, men krav til å bruke dersom det finnes
ATV (traktor)	T	40 km/t	Nei	Ikke krav til bilbelte, men krav til å bruke dersom det finnes

Tabell 4: Oppsummering av førerkrav m.m. for ulike kjøretøy som 16- og 17- åringer lovlig kan bruke

Figur 15 viser en sammenstilling av ulykkesutviklingen for 16- og 17- åringer for lett motorsykkel, moped, mopedbil og ATV (traktor) for perioden 2020-2024. Den viser at det er klart mest ulykker med lett motorsykkel. Av de alternative transportformene er det flest ulykker med moped. Dette har nær sammenheng med bestanden. Mens det har vært en gunstig utvikling for moped, særlig når det gjelder lettere skadde, har det ikke vært en lignende utvikling for mopedbil og ATV. Her er imidlertid tallene små, og tilfeldigheter vil gi større utslag.



Figur 15: Antall personskader for personer 16 og 17 år for lett motorsykkel, moped, mopedbil og ATV (traktor) 2020-2024

Risiko ved alternative transportformer

Transportøkonomisk institutt har beregnet endringer i antall personskader som følge av å heve aldersgrensen for lett motorsykkel fra 16 til 18 år. Her er det lagt til grunn en del antagelser om fordeling av reiser, reiseavstand, ulykker og risiko. For nærmere beskrivelse av dette vises det til vedlegg 1.

Tabell 5 oppsummerer reisevalg, andel av kilometer og risiko. For ATV/UTV og traktor foreligger det ikke risikotall. I kapittel 6.4 er det vist to beregningseksempler basert på henholdsvis høyere og lavere antatt risiko ved kjøring med ATV/UTV. Se vedlegg 1 for nærmere beskrivelse av risiko.

Reisemåte/transportmiddel	Andel av kilometer (%)	Skader per million kilometer	Drepte og hardt skadde per million kilometer
Moped	15	0,24	0,0296
Mopedbil	15	0,20	0,0185
ATV/UTV	24	Se kap. 6.4	Se kap. 6.4
Traktor	7	Se kap. 6.4	Se kap. 6.4
Busspassasjer	10	0,0076	0,0006
Gange	7	0,264	0,0300
Sykkel og elsparkesykkel	7	0,316	0,0280
Passasjer i personbil	15	0,125	0,0080

Tabell 5: Antagelser om endring i reisevaner som følge av heving av aldersgrense for lett motorsykkel, samt risiko

6.3 Forventet ulykkesutvikling med gjeldende regelverk

Nullalternativet vil være en videreføring av gjeldende regelverk og dagens aldersgrenser for både lett motorsykkel, mellomtung motorsykkel og tung motorsykkel.

Gjennomsnittlig antall drepte eller skadde personer på lett motorsykkel med fører på 16 eller 17 år for 2021-2023 var 171 personer. Dersom aldersgrensen er som i dag, det vil si 16 år, legges det til grunn at dette videreføres. Det antas at øvrige tiltak rettet mot å redusere ulykker på lett motorsykkel og unge førere, vil ha en effekt og kunne redusere antall personskader. Samtidig har det vært en jevn

økning i antall med førerrett for lett motorsykkel de siste 10 årene, og denne trenden bidrar til flere personskader. Totalt sett antas det derfor at antall skader i beste fall ikke vil øke.

6.4 Forventet ulykkesutvikling ved økt aldersgrense

Risikoen for ATV/UTV er ukjent, og det er forhold som trekker i retning av lavere risiko enn for lett motorsykkel. Dette er i første rekke at kjøretøyet er godkjent for lavere fart, noe som tilsier lavere risiko. Samtidig er trimming med ATV/UTV en kjent utfordring, noe som kan redusere denne effekten. I tillegg er ATV/UTV et kjøretøy som i større grad kan brukes hele året, noe som kan øke kjørelengden. For å ta høyde for usikkerheten knyttet til risikoen for ATV/UTV og traktor, er det derfor gjort beregninger basert på lav og høy risiko:

- Høy risiko ATV/UTV og traktor: Her er det lagt til grunn at risikoen for å bli drept eller skadd blir lik gjennomsnittet for førere av lett motorsykkel på 16 og 17 år (5,34 per million kjøretøykilometer)
- Lav risiko ATV/UTV og traktor: Her er det lagt til grunn at risikoen for å bli drept eller skadd blir lik gjennomsnittet for alle førere av lett motorsykkel (2,57 per million kjøretøykilometer)

Beregningene basert på laveste risikotall for ATV/UTV/traktor viser 141 færre personskader, en nedgang på over 80 prosent. Legges høyeste risikotall for ATV/UTV/traktor til grunn er det beregnet 114 færre personskader, en nedgang på 67 prosent. Tilsvarende er antall drepte og hardt skadde anslått til å bli redusert med 18 (lav risiko) og 15 (høy risiko) per år.

Gitt svarene fra spørreundersøkelsen, vil det meste av de gjenværende personskadene ved hevet aldersgrense på lett motorsykkel flyttes over til ATV/UTV. Legges høy risiko for ATV/UTV/traktor til grunn er det beregnet at 41 av 57 personskader vil skje med kjøring med ATV/UTV (72 prosent), og av øvrige skader vil skje med traktor (11), moped/mopedbil (2) og gåing, sykling og som bilpassasjer (1 hver). Legges lav risiko for ATV/UTV/traktor til grunn er det beregnet at 19 av 30 skader vil skje med ATV/UTV (63 prosent). Også her vil øvrige skader fordeles på traktor (6), moped/mopedbil (2) og gåing, sykling og som bilpassasjer (1 hver).

Se Tabell 6 for oversikt over beregnet endring i skadetall som følge av å heve aldersgrensen for lett motorsykkel. Det er viktig å presisere at tallene er svært usikre.

Alternativer	Personskader nullalternativ	Personskader økt aldersgrense	Endring	Drepte/hardt skadde nullalternativ	Drepte/hardt skadde økt aldersgrense	Endring
Høy risiko ATV/UTV/traktor	171	57	-114 -66,6 %	22	7	-15 -67,1
ATV/UTV		41			5,2	
Traktor		11			1,5	
Moped/mopedbil		2			0,2	
Gange		1			0,1	
Sykkel		1			0,1	
Bilpassasjer		1			0,0	
Lav risiko ATV/UTV/traktor	171	30	-141 -82,5 %	22	4	-18 -83,2
ATV/UTV		19			2,5	
Traktor		6			0,7	
Moped/mopedbil		2			0,2	
Gange		1			0,1	
Sykkel		1			0,1	
Bilpassasjer		1			0,0	

Tabell 6: Beregnet nedgang i antall personskader per år ved heving av aldersgrensen for lett motorsykkel fra 16 til 18 år

6.5 Andre konsekvenser- førerkort for mellomtung og tung motorsykkel

En økning i aldersgrensen for lett motorsykkel til 18 år vil, ifølge EUs førerkortdirektiv også medføre høyere minimumsalder for mellomtung motorsykkel klasse A2 (fra 18 til 20 år) og tung motorsykkel klasse A (fra 20 til 22 år). Denne begrensningen er uønsket for de som ønsker å ta førerkort for mellomtung motorsykkel når de blir 18 år. Den positive effekten er at en lavere andel tunge motorsykler vil kunne føre til en reduksjon i de alvorligste motorsykkelulykkene blant aldersgruppen 18-22 år.

Det er hvert år rundt 350 personer mellom 18-20 år som erverver førerrett klasse A2, og tilsvarende er det rundt 800 personer som utvider fra A1 til A2. Tallene viser at det derfor vil være rundt 1 150 personer mellom 18-20 år som vil bli påvirket av en heving av alderskravet for førerrett klasse A1. Det er grunn til å tro at det kan påvirke rekruttering til MC-miljøet, spesielt den gruppen som benytter seg av muligheten til å utvide føreretten fra A1 til A2.

6.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det selges årlig om lag 1 200 nye lette motorsykler i Norge. Det har vært en nedgang i salget av nye lette motorsykler over tid. Det er usikkert hvordan dette salget vil påvirkes av en heving av aldersgrensen, men det er god grunn til å anta at det vil gå ytterligere ned. Salget av mellomtunge og tunge motorsykler vil også kunne påvirkes, da aldersgrensen vil heves for både klasse A2 og klasse A.

Det er om lag 5 000 16- og 17-åringer som erverver førerrett for klasse A1 hvert år. Som beskrevet i kapittel 2.2 er det krav til obligatorisk føreropplæring gjennomført ved en godkjent trafikkskole. Ved å heve aldersgrensen, vil 16- og 17-åringer ikke lenger være aktuell for denne føreropplæringen. Det er om lag 50 personer i året over 18 år som tar føreropplæring for lett motorsykkel. For trafikkskoler som tilbyr opplæring for A1 vil dermed kundegrunnlaget kunne bli mindre.

For klasse A2, er det også krav til obligatorisk opplæring før førerprøve, eller obligatorisk opplæring for utvidelse fra klasse A1 til klasse A2 uten førerprøve. Det er krav til at den obligatoriske opplæringen gjennomføres ved en godkjent trafikkskole. Det er om lag 1 150 personer som gjennomfører denne opplæringen per år. Dette vil også kunne endre seg dersom alderskravene endres.

En heving av alderskravet for klasse A1, A2 og A, vil kreve en endring i førerkortforskriften § 3-1 *Førerkortklasser – oversikt, minstealder.*

7. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

En heving av aldersgrensen for lett motorsykel fra 16 til 18 år vil kreve at trafikkskolene og motorsykelbransjen informeres godt om endringen, og i god tid før regelendringen trer i kraft. Det kan også være aktuelt å informere ungdom gjennom egnede kanaler. Det bør videre sendes ut pressemelding om endringen.

For at heving av aldersgrensen på lett motorsykel skal få best mulig trafiksikkerhetseffekt, er det en forutsetning at disse reisene ikke erstattes av kjøretøy med høyere risiko. En viktig forutsetning for dette er at alternative kjøretøy som ATV/UTV ikke trimmes. Heving av aldersgrensen for lett motorsykel bør derfor følges opp med kontroller knyttet til trimming av disse kjøretøyene.

8. Oppsummering

Heving av aldersgrensen for lett motorsykkel fra 16 til 18 år vil føre til en betydelig reduksjon i både antall personskader, samt drepte og hardt skadde, i denne aldersgruppen. En betydelig andel av reisene er forventet å flytte seg over på ATV/UTV. Risikoen for å bli drept og skadd på ATV/UTV og traktor er ukjent, men er antatt å være høy. Beregningene viser imidlertid at selv om det legges til grunn høy risiko (lik for 16- og 17-åringer på lett motorsykkel i dag), vil det bli en betydelig reduksjon i antall personskader. Ved høyeste risikotall vil man hvert år kunne unngå 114 personskader, hvorav 15 drepte og hardt skadde. Legges laveste risikotall til grunn er det beregnet 141 færre personskader, hvorav 18 færre drepte og hardt skadde per år. Et viktig grunnlag for lav risiko på ATV/UTV er et lavere fartsnivå enn for lett motorsykkel. Dette forutsetter at disse kjøretøyene ikke trimmes. En eventuell heving av aldersgrensen for lett motorsykkel bør derfor følges opp med kontroller knyttet til trimming av ATV/UTV.

En heving av alderskravet for lett motorsykkel (klasse A1), vil også kunne påvirke ulykkesutsattheten for unge førere av mellomtung (klasse A2) og tung motorsykkel (klasse A) positivt. Dette fordi førerne er blitt mer modne, og mest sannsynlig også har mer trafikal erfaring blant annet fra kjøring med bil.

Tiltaket vil imidlertid ramme ungdom i distriktene og byene som bruker lett motorsykkel som mobilitetsløsning. Andelen 16- og 17 åringer med førerrett for lett motorsykkel utgjør kun om lag 4 prosent av denne aldersgruppen. 16 og 17 åringer med førerrett for lett motorsykkel per november 2024 er spurt om hvilke alternative transportmidler de ville valgt dersom de ikke kunne kjørt lett motorsykkel. Her kommer det fram at de allerede i dag benytter flere ulike transportalternativer til ulike reisemål. På spørsmål om hva de ville gjort dersom de ikke kunne kjøre lett motorsykkel, kommer det også fram at de ville valgt flere forskjellige transportformer. Selv om alternative kjøretøy som ATV/UTV, moped og mopedbil fremstår som de mest foretrukne alternativene, er det også en del som vil velge kollektivtransport, gå eller sykle.

Heving av aldersgrensen for lett motorsykkel vil også innebære at aldersgrensen for mellomtung og tung motorsykkel må heves med to år. Dette for å være i henhold til EUs førerkortdirektiv, som Norge er forpliktet til å følge gjennom EØS-avtalen. Dermed vil også unge voksne rammes, som med en slik endring må vente til de er 20 og 22 år for å ta førerkort for henholdsvis mellomtung eller tung motorsykkel.

Det er begrensede økonomiske og administrative konsekvenser av tiltaket.

9. Konklusjon

Det er nødvendig å trappe opp trafikksikkerhetsinnsatsen for å nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maksimalt 50 drepte innen 2030. Det er behov for nye, kraftfulle trafikksikkerhetstiltak med vesentlig potensial til å redusere antall drepte og hardt skadde innen 2030. Statens vegvesen har hatt en bred prosess for å vurdere kraftfulle trafikanttiltak, blant annet rettet mot moped og motorsyssel. Det har ikke vært den samme positive ulykkesutvikling over tid for motorsyssel som andre trafikantgrupper, og motorsysslister har de siste årene utgjort mer enn 20 prosent av de drepte og hardt skadde. Lett motorsyssel har pekt seg ut med særlig høy risiko, og en stor andel av de drepte og hardt skadde er 16 og 17 åringer.

Sammenlignet med bilførere er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte kilometer mer enn 50 ganger høyere for lett motorsyssel. En betydelig andel av de drepte og hardt skadde på lett motorsyssel er 16 eller 17 år. Statistikken for 2023 og 2024 gir ekstra grunn til bekymring, med hele 40 og 43 drepte og hardt skadde på lett motorsyssel. 68 prosent av de 40 drepte og hardt skadde i 2023 var enten 16 eller 17 år, mens tilsvarende tall for 2024 var 77 prosent. Foreløpige tall for 2025 (per 24. september) er fem drepte på lett motorsyssel hvorav fire var 16 eller 17 år.

Utredningen viser at å heve aldersgrensen for førerrett på lett motorsyssel, vil være virkningsfullt og gi en betydelig reduksjon i antall drepte og skadde i aldersgruppen 16-17 år. Statens vegvesen vil bruke kunnskapen som er kommet fram i utredningen i det videre arbeidet med å vurdere tiltak som kan redusere antallet drepte og hardt skadde på motorsyssel.

Vedlegg 1

Mulige virkninger på trafiksikkerhet av å øke aldersgrensen for førerkort for lett motorsykkel fra 16 – 18 år.

TØI – Rune Elvik



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Arbeidsdokument 52139-2024

**Mulige virkninger på trafikksikkerhet av å øke
aldersgrensen for førerkort for lett motorsykkel fra 16
til 18 år**

Rune Elvik

5556 - økt aldersgrense lett Mc

18.12.2024

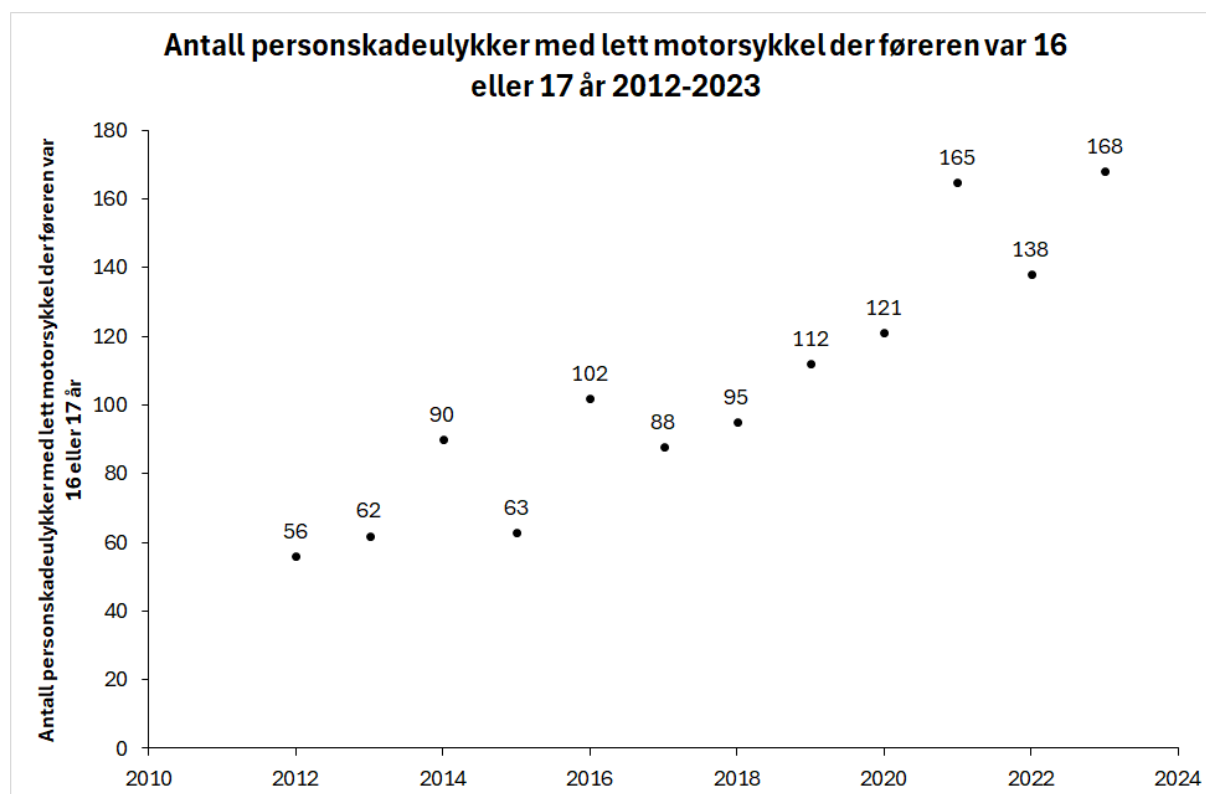
Dette materialet er ikke offentliggjort. Det kan kun brukes i den saklige sammenheng det er gitt.
Det skal ikke tas noen form for kopier til annen bruk eller spredning. Unntak må klareres med TØI.

Innhold

1	Bakgrunn og problemstilling	2
2	Mulige endringer i reisevaner ved økt aldersgrense for lett motorsykel	3
3	Personskaderisiko ved ulike reisemåter	3
4	Beregning av mulige endringer i skadetall	5
5	Drøfting og sammenligning med tidligere beregninger	6
6	Referanser	7

Bakgrunn og problemstilling

De siste årene har antall personskadeulykker med lett motorsykkel der føreren var 16 eller 17 år økt betydelig. Det ble registrert 56 ulykker i 2012. I 2023 var tallet økt til 168. Figur 1 viser utviklingen av antall personskadeulykker med lett motorsykkel der føreren var 16 eller 17 år fra 2012 til 2023.



Figur 1: Antall personskadeulykker med lett motorsykkel der føreren var 16 eller 17 år 2012-2023

Antall ulykker er mer enn fordoblet sammenlignet med de første årene i perioden. Det hittil høyeste ulykkestall ble registrert i 2023.

Risikoen for personskader, angitt som antall skadde personer per million personkilometer (Bjørnskau med flere 2024) er heller ikke redusert for lett motorsykkel etter 1992. Dette skiller seg fra, for eksempel, moped eller tung motorsykkel, der risikoen for personskader er betydelig redusert de siste 20-30 årene.

På bakgrunn av dette ønsker Vegdirektoratet en beregning av mulige virkninger for trafikk-sikkerheten av å øke aldersgrensen for førerkort for lett motorsykkel fra 16 til 18 år. Førere av lett motorsykkel på 16 eller 17 år kan i så fall fremdeles kjøre moped, mopedbil, ATV/UTV (kan være registrert som moped, motorsykkel eller traktor) eller traktor. For alle disse kjøretøyene er aldersgrensen for førerkort 16 år.

Dersom aldersgrensen for førerkort for lett motorsykel heves til 18 år vil førere av lett motorsykel på 16 eller 17 år trolig: (1) bytte til ett eller flere av de andre kjøretøtypene som er nevnt over, eller (2) avstå fra å kjøre noe motorkjøretøy. Endringene i antall ulykker eller skadde personer avhenger av hvordan førere av lett motorsykel på 16 eller 17 år endrer sine reisevaner ved en økning av aldersgrensen til 18 år. Dette er det umulig å vite med sikkerhet. Vi vil her gjøre antakelser om dette på grunnlag av resultater av en spørreundersøkelse som Vegdirektoratet har gjennomført om bruk av lett motorsykel. Spørreundersøkelsen er besvart av 3580 ungdommer, hvorav nesten alle var 16 eller 17 år (Vegdirektoratet 2024).

Mulige endringer i reisevaner ved økt aldersgrense for lett motorsykel

I spørreundersøkelsen var ett av spørsmålene: Hvis du ikke hadde lov til å kjøre lett motorsykel, hva ville du valgt i stedet? Svarene var:

Moped: 33,4 %; Mopedbil: 33,2 %; ATV eller UTV: 55,2 %; Traktor: 16,1 %; Kollektivtransport: 21,5 %; El-sparkesykkel: 5,0 %; Gå: 16,6 %; Sykkel: 9,4 %; Blitt kjørt av andre: 33,4 %; Annet: 2,6 %.

Summen av svar er 226,4 %. Dette må tolkes slik at noen ville ha valgt en kombinasjon av ulike reisemåter/transportmidler. Det fremgår imidlertid ikke av svarene hvilke kombinasjoner som ville ha blitt valgt.

Svarene «blitt kjørt av andre» og «annet» tolkes her som at reisene ville ha blitt utført. Vi forutsetter her at reisene ville ha blitt utført som passasjer i personbil der føreren var i aldersgruppen 18-24 år.

Et annet spørsmål var: Hvor mange kilometer kjører du hvert år? Svarmulighetene var 0-100 km (midtpunkt: 50 km); 100-1000 km (midtpunkt: 550 km); 1000-5000 km (midtpunkt: 3000 km); 5000-10000 km (midtpunkt: 7500 km) og mer enn 10000 km (antatt: 12500 km).

Dersom midtpunktene i intervallene for kjørelengde benyttes (og 12500 km for det åpne, øverste intervallet) kan gjennomsnittlig årlig kjørelengde med lett motorsykel for førere på 16 eller 17 år beregnes til 5836 km. Det er 5487 førerkortinnehavere for lett motorsykel på 16 eller 17 år. Til sammen kjører disse dermed 32 millioner kilometer per år ($5836 \cdot 5487$).

Vi gjør følgende antakelser når det gjelder endringer i reisevaner blant førere av lett motorsykel på 16 eller 17 år ved en heving av aldersgrensen til 18 år:

1. Det forutsettes at førere av lett motorsykel som bytter til et annet kjøretøy, i gjennomsnitt ikke vil kjøre lengre med dette kjøretøyet enn de i dag gjør med lett motorsykel (5836 km per år). Det betyr at vi forutsetter at samlet kjørelengde med alternative reisemåter eller transportmidler ikke vil overstige de 32 millioner kilometer som i dag kjøres med lett motorsykel. Det må imidlertid nevnes at ATV/UTV og mopedbil er helårs kjøretøy, mens lett motorsykel primært kjøres om sommeren, se Bjørnskau (2009).
2. Dagens kjøring med lett motorsykel erstattes av: Moped: 15 %. Mopedbil: 15 %. ATV: 24 %. Traktor: 7 %. Kollektivtransport (buss): 10 %. Gange: 7 %. Sykkel eller el-sparkesykkel: 7 %. Passasjer i personbil med fører i alderen 18-24 år: 15 %.

Personskaderisiko ved ulike reisemåter

Risikoen for personskader per kilometer kjørt med ulike transportmidler er ikke like godt kjent for alle transportmidler som inngår i denne studien. For to av reisemåtene, gang og sykling, er det stor underrapportering av skader i den offisielle ulykkesstatistikken.

Mulige virkninger på trafikksikkerhet av å øke aldersgrensen for førerkort for lett motorsykkel fra 16 til 18 år

Her vil likevel risikoen bli beregnet på grunnlag av politiregistrerte personskader. Det er endringer i registrerte skadetall som vil vise endringer i trafikksikkerhet ved endring av aldersgrensen for førerkort for lett motorsykkel. Det gjøres i beregningene ingen korreksjoner for underrapportering av skader.

I spørreundersøkelsen ble det spurt om ulykker. Det var mulig å oppgi 0, 1, 2, 3 eller flere enn 3 ulykker. Dersom flere enn 3 settes lik 4,1 ble det rapportert 1363 ulykker. I 53,9 % av ulykkene ble føreren selv skadet. Det utgjør 735 skader. Perioden det ble spurt om er ikke spesifisert, men vi antar at svarene dekker en periode på 1,25 år. Et flertall (57 %) av dem som svarte på spørreundersøkelsen var 17 år og kan dermed ha oppnådd ett års kjøreeerfaring. I løpet av en slik periode kjøres det 40 millioner kilometer med lett motorsykkel av førere på 16 eller 17 år. Selvrapportert skaderisiko blir dermed 18,4 skader per million kjørte kilometer.

Beregnet på grunnlag av politiregistrerte skader i 2023, hadde førere av lett motorsykkel på 16 eller 17 år en skaderisiko på 5,34 skader per million kjøretøykilometer. Denne risikoen er høyere enn den gjennomsnittlige skaderisikoen for alle førere av lett motorsykkel, som for 2023 kan beregnes til 2,57 skader per million kjøretøykilometer. En tidligere undersøkelse (Bjørnskau 2009) viste også at førere på 16 eller 17 år hadde en høyere skaderisiko enn gjennomsnittet for alle førere av lett motorsykkel.

Ved heving av aldersgrensen for førerkort for lett motorsykkel fra 16 til 18 år, vil førere av lett motorsykkel på 16 eller 17 år bytte til andre transportmidler. Det ble i avsnitt 2 antatt at 15 % av dagens kjørte kilometre med lett motorsykkel erstattes av moped. Skaderisikoen for mopedførere, uansett alder, var i 2021-2022 på 0,24 personskader per million kjørte kilometer (Bjørnskau med flere 2024). En eldre studie (Ingebrigtsen 1990) tyder på at skaderisikoen for førere av moped ikke varierer nevneverdig med alder. Det forutsettes derfor at mopedførere på 16 eller 17 år også har en skaderisiko på 0,32 skader per million kjøretøykilometer. Mopedbil, som overtar 15 % av dagens kjøring med lett motorsykkel, kan ha noe lavere personskaderisiko enn moped, siden den har et karosseri. Her settes risikoen for personskade med mopedbil til 0,20 per million kjøretøykilometer.

Skaderisikoen ved kjøring med ATV/UTV eller traktor er ukjent. Det har ikke lyktes å skaffe opplysninger om årlig kjøre lengde for ATV/UTV. Et amerikansk nettsted (Weller recreation) oppgir at årlig kjøre lengde er mellom 1000 og 2000 miles (1600-3200 kilometer). Det opplyses ikke hvor mye av dette som er i terreng og hvor mye som er på offentlig veg. I mangel av data om kjøre lengde eller risiko vil det i beregningene bli benyttet rent hypotetiske risikotall, slik at det er mulig å se hvordan resultatene avhenger av de antakelser som gjøres om skaderisiko under kjøring med ATV/UTV eller traktor.

Beregninger av risiko for busspassasjerer etter alder foreligger ikke. Gjennomsnittlig personskaderisiko for 2020-2022 var 0,0076 personskader per million passasjerkilometer. Det er grunn til å tro at den virkelige skaderisiko er mye høyere (Elvik 2019), men risikoen er primært knyttet til hendelser som ikke er definert som trafikkulykker. Dette omfatter fall ved av- eller påstigning, fall om bord i bussen, eller sammenstøt med faste objekter i bussen.

Ifølge siste reisevaneundersøkelse (Bjørnskau med flere 2024) har fotgjengere i alderen 13-17 år en skaderisiko på 0,264 per million gangkilometer. Dette legges her til grunn. Samme reisevaneundersøkelse beregnet skaderisikoen for syklistene til 0,316 skader per million sykkelkilometer for syklistene i alderen 13-17 år. Risikotallet for sykkel legges til grunn, siden få svarte at de ville bytte til elsparkesykkel og fordi risikoen med elsparkesykkel er lite kjent.

Som passasjerer i personbil forutsettes det at skaderisikoen er den samme som for de førere ungdommene er passasjerer hos. Personbilførere i aldersgruppen 18-24 år hadde ifølge siste

Mulige virkninger på trafiksikkerhet av å øke aldersgrensen for førerkort for lett motorsykel fra 16 til 18 år

reisevaneundersøkelse (Bjørnskau med flere 2024) en risiko på 0,125 skader per million kjøretøykilometer.

Tabell 1 oppsummerer de antakelser som er gjort om endringer i reisevaner blant førere av lett motorsykel på 16 eller 17 år ved heving av aldersgrensen til 18 år. Risikoen for å bli drept eller hardt skadet er også oppgitt. Den er beregnet ved å gange risikoen for å bli skadd med andelen (proporsjon) av alle skadde som blir drept eller hardt skadet. For lett motorsykel er risikoen for å bli drept eller hardt skadet 0,6779 per million kilometer

Tabell 1: Antakelser om endringer av reisevaner ved heving av aldersgrense for lett motorsykel

Reisemåte/transportmiddel	Andel av kilometre (%)	Skader per million kilometer	Drepte/hardt skadde per million kilometer
Moped	15	0,24	0,0296
Mopedbil	15	0,20	0,0185
ATV/UTV	24	Ukjent	Ukjent
Traktor	7	Ukjent	Ukjent
Busspassasjer	10	0,0076	0,0006
Gange	7	0,264	0,0300
Sykel	7	0,316	0,0280
Passasjer i personbil	15	0,125	0,0080

Beregning av mulige endringer i skadetall

Ved beregning av mulige endringer i skadetall ved heving av aldersgrensen for førerkort for lett motorsykel fra 16 til 18 år tas det utgangspunkt i andelen av kjørelengder og risikotallene som er oppgitt i tabell 1.

Risikoen ved kjøring med ATV/UTV er ukjent. Det vil bli antatt at den er like høy som ved kjøring med lett motorsykel. Dette begrunnes slik: Den type ATV/UTV som er mest brukt av 16-17 åringer er godkjent for en høyeste fart på 40 km/t. Dette er en lavere fart enn man kan kjøre i med lett motorsykel. Lett motorsykel har ingen andre fartsbegrensninger enn fartsgrensene. Lavere fart tilsier, alt annet likt, lavere ulykkesrisiko. Det er imidlertid kjent at mange ATV/UTV-er blir trimmet, slik at de kan oppnå en høyere fart enn 40 km/t. Dette kan i verste fall eliminere den mulige sikkerhetsgevinsten en lavere toppfart kan gi. Det antas at den høyeste risikoen 16-17 åringer kan ha ved kjøring med ATV/UTV er lik den risikoen de i dag har ved kjøring med lett motorsykel. ATV/UTV kan i større grad enn lett motorsykel ventes å bli brukt hele året. I teorien kan dette øke kjørelengden.

Gjennomsnittlig antall skadde personer på lett motorsykel med fører på 16 eller 17 år for 2021-2023 var 171 personer. Skaderisikoen var 5,34 per million kjørte kilometer. Dette gjelder 2023 og er beregnet på grunnlag av skadetall for 2023 og kjørelengder oppgitt i spørreundersøkelsen. Hvis 31 % av dagens kjørte kilometer overtas av ATV /UTV eller traktor (tabell 1), og de øvrige reiser fordeler seg om i tabell 1, blir forventet årlig skadetall 57 personer. Det er en nedgang på 114 personer fra dagens tall. I prosent er nedgangen på 66,6 %.

Som et lavt anslag på risiko, antas det at fører av lett motorsykel på 16 eller 17 år får en risiko som er lik gjennomsnittet for alle førere av lett motorsykel dersom de kjører ATV/UTV. Deres risiko som førere av ATV/UTV blir da 2,57 per million kjøretøykilometer. Med ellers uendrede forutsetninger blir

Mulige virkninger på trafikksikkerhet av å øke aldersgrensen for førerkort for lett motorsykel fra 16 til 18 år

forventet skadetall da 30 per år. Det er en nedgang på 82,5 % fra dagens tall. Tabell 2 oppsummerer resultater av beregningene.

For alle skadde beregnes en nedgang fra 171 til 57 skadde dersom ATV/UTV har en risiko på 5,34 skader per million kjørte kilometer. Tallene i kursiv i tabell 2 viser hvordan disse skadene forventes å fordele seg mellom ulike reisemåter eller transportmidler. Hele 41 av skadene beregnes å skje ved kjøring med ATV/UTV. Hvis en lavere risiko forutsettes, vil ATV/UTV representere 19 av 30 skadde.

For drepte eller hardt skadde er det beregnet en nedgang fra 22 til 7 per år når høy risiko antas for ATV/UTV og en nedgang fra 22 til 4 når lav risiko antas for ATV/UTV. Fordelingen av skadde mellom ulike reisemåter/transportmidler ved økt aldersgrense for lett motorsykel er oppgitt i kursiv med en desimal. Disse tallene er naturligvis høyst usikre. Det synes likevel klart at skader ved kjøring med ATV/UTV kan ventes å utgjøre flertallet av skader ved økt aldersgrense for lett motorsykel.

Tabell 2: Beregnet nedgang i antall personskader ved heving av aldersgrensen for førerkort for lett motorsykel fra 16 til 18 år

Risiko ved kjøring med ATV/UTV (for øvrige reisemåter/transportmidler; se tabell 1)	Skadetall i dag	Skadetall ved aldersgrense 18 år	Endring i prosent	Drepte/hardt skadde i dag	Ved aldersgrense 18 år	Endring i prosent
5,34 per million kjøretøykilometer	171	57	-66,6	22	7	-67,1
<i>Skader med ATV/UTV</i>		41			5,2	
<i>Skader med traktor</i>		11			1,5	
<i>Skader med moped/mopedbil</i>		2			0,2	
<i>Skader ved gange</i>		1			0,1	
<i>Skader med sykkel</i>		1			0,1	
<i>Skader som bilpassasjer</i>		1			0,0	
2,57 per million kjøretøykilometer	171	30	-82,5	22	4	-83,2
<i>Skader med ATV/UTV</i>		19			2,5	
<i>Skader med traktor</i>		6			0,7	
<i>Skader med moped/mopedbil</i>		2			0,2	
<i>Skader ved gange</i>		1			0,1	
<i>Skader med sykkel</i>		1			0,1	
<i>Skader som bilpassasjer</i>		1			0,0	

Drøfting og sammenligning med tidligere beregninger

Risikoberegninger basert på reisevaneundersøkelser har fra 1998 og fram til nå konsekvent vist at lett motorsykel medfører høyest risiko for personskade sammenlignet med andre kjøretøy. Forskjellen har økt over tid. I 1998 var personskaderisikoen med lett motorsykel 1,48 skader per million personkilometer. På annen plass kom tung motorsykel med 1,33 personskader per million personkilometer. På tredje plass kom moped med 1,22 personskader per million personkilometer. Disse tallene var i samme størrelses-orden. Lett motorsykel hadde 11 % høyere personskaderisiko enn tung motorsykel og 21 % høyere personskaderisiko enn moped. I 2022 var risikotallene (personskader per million personkilometer) som følger: lett motorsykel: 2,27; tung motorsykel: 0,38; moped: 0,24.

Mulige virkninger på trafiksikkerhet av å øke aldersgrensen for førerkort for lett motorsykkel fra 16 til 18 år

Med andre ord: fra 1998 til 2022 økte personskaderisikoen for lett motorsykkel, mens den gikk betydelig ned for tung motorsykkel og moped. I mer enn 25 år har lett motorsykkel i særklasse vært det kjøretøy som medfører høyest risiko for personskader.

Uansett hva en fører av lett motorsykkel bytter til, kan vedkommende regne med å ha lavere risiko for personskader, selv om vedkommende skulle ha høyere risiko enn gjennomsnittet for den typen kjøretøy vedkommende bytter til. En fører av lett motorsykkel som bytter til moped, og som har tre ganger høyere risiko enn gjennomsnittet for moped, det vil si 0,72 personskader per million personkilometer ($0,24 \cdot 3$), vil fremdeles ha en risiko som er betydelig lavere enn gjennomsnittet for førere av lett motorsykkel. Disse betraktningene gjelder i enda høyere grad for unge førere enn for alle førere sett under ett.

Dersom økt bruk av ATV/UTV skulle øke totalt antall kjørte kilometer for førere på 16 eller 17 år med, for eksempel, 30 %, (fra 32 millioner kjøretøykilometer til 42 millioner kjøretøykilometer) kan antall skadde ventes redusert. Med høy risiko for ATV/UTV er nedgangen beregnet til 35,5 %. Med lav risiko for ATV/UTV er nedgangen i antall skadde beregnet til 64,1 %.

Det må derfor regnes som svært sannsynlig at en heving av aldersgrensen for førerkort for lett motorsykkel fra 16 til 18 år vil redusere skadetallet. Det beste anslaget er en reduksjon fra 171 til 57 skader per år, en nedgang på 66,6 %. En tidligere beregning (Sagberg og Amundsen 2015) viste en nedgang fra 69 til 15 personskadeulykker per år, eller 78,3 %. Den beregnede prosentvise nedgang her er noe mindre, men likevel meget stor.

Referanser

Bjørnskau, T. 2009. Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk. Rapport 1042. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Bjørnskau, T., Høye, A. K., Ellis, I. O., Grue, B. 2024. Risiko i veitrafikken 2021/22. Rapport 2012. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Elvik, R. 2019. Risk of non-collision injuries to public transport passengers: Synthesis of evidence from eleven studies. Journal of Transport and Health, 13, 128-136.

Ingebrigtsen, S. 1990. Risikofaktorer ved ferdsel med moped og motorsykkel. Rapport 0066. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Sagberg, F., Amundsen, A. H. 2015. Økt førerkortaldre for lett motorsykkel? Mulig virkning på trafiksikkerhet. Rapport 1419. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Vegdirektoratet. 2024. Rapport. Spørreundersøkelse om bruk av lett motorsykkel. Resultater per 26. november.

Vedlegg 2

Spørreundersøkelse om bruk av lett motorsykkel

Nord universitet – Jan Petter Wigum



Rapport

Spørreundersøkelse om bruk av lett motorsykkel

Innledning

Spørreundersøkelsen er gjennomført i tilknytting til utredningen av mulighetene for, og eventuelle effekter av å heve alderskravet for førerett på lett motorsykkel.

Undersøkelsen ble sendt til alle med førerett for lett motorsykkel i aldersgruppen 16 til og med 18 år.

Det kom inn 3580 svar av 8017 utsendinger.

☑ Hvorfor valgte du å ta førerkort for lett motorsykkel (A1)?

Antall svar: 3579

Svar	Antall	% av svar	Diagram
For å være uavhengig av andre til transport (foreldre /foresatte /andre).	3196	89.3%	 89.3%
For å slippe å ta kollektivtransport	1958	54.7%	 54.7%
For kjøre sammen med venner som har førerkort	2277	63.6%	 63.6%
Nyttekjøring (til og fra skole, fritidsaktiviteter o.l.)	2834	79.2%	 79.2%
Fritidsaktiviteter (kjøre på tur, oppleve kjøre glede)	2406	67.2%	 67.2%
For å leke og ha det moro, alene eller sammen med andre	2004	56%	 56%
Annet	147	4.1%	 4.1%

☑ Eier du, eller har du tilgang til lett motorsykkel (A1)?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Ja, eier selv	1972	55.1%	 55.1%
Ja, men eies av foreldre /foresatte	1535	42.9%	 42.9%
Ja, men eies av søsken	19	0.5%	 0.5%
Ja, men eies av andre	15	0.4%	 0.4%
Skal kjøpe	13	0.4%	 0.4%
Nei	26	0.7%	 0.7%

☒ Hvilke veier kjører du oftest på?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Landevei	3052	85.3%	 85.3%
By	1980	55.3%	 55.3%
Tettsted	1727	48.2%	 48.2%
Grusvei	332	9.3%	 9.3%
I terrenget	95	2.7%	 2.7%

\

☒ Hvor ofte har du passasjer med?

Antall svar: 3580

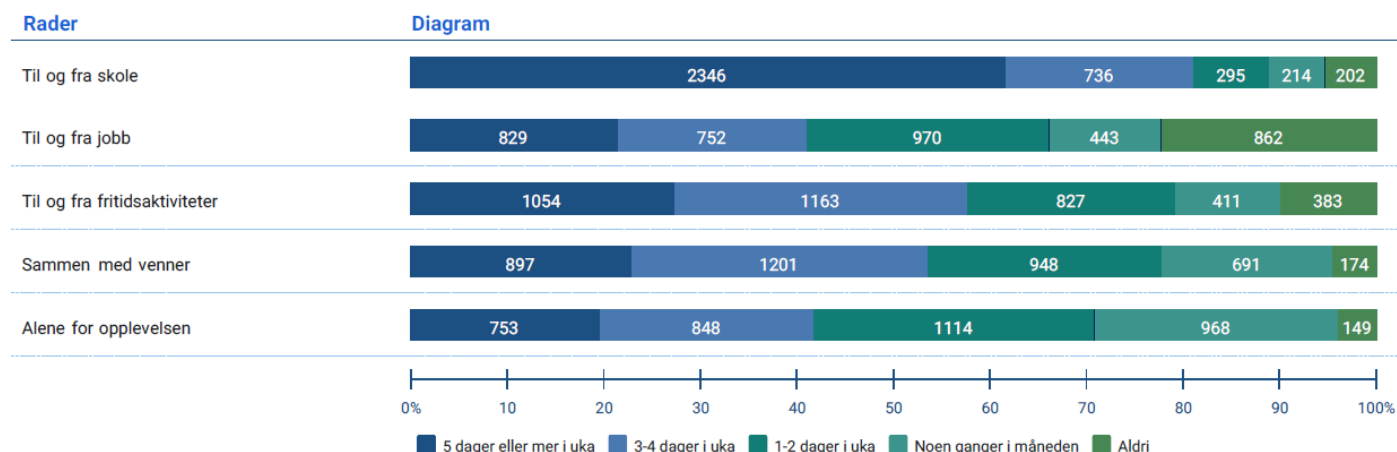
Svar	Antall	% av svar	Diagram
Svært ofte	181	5.1%	 5.1%
Ofte	524	14.6%	 14.6%
Noen ganger	1410	39.4%	 39.4%
Ikke så ofte	1213	33.9%	 33.9%
Aldri	252	7%	 7%

☒ Hvor ofte bruker du lett motorsykkel (A1)?

Antall svar: 3580

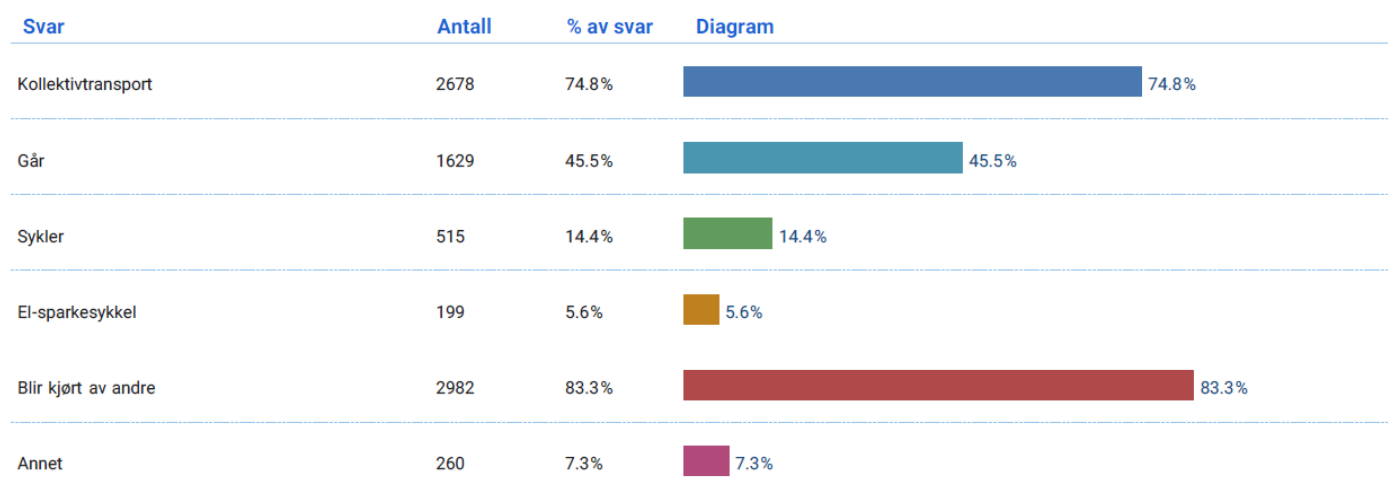
Svar	Antall	% av svar	Diagram
5 ganger eller flere i uka	2915	81.4%	 81.4%
3-4 ganger i uka	499	13.9%	 13.9%
1-2 ganger i uka	106	3%	 3%
Noen ganger i måneden	46	1.3%	 1.3%
Aldri	14	0.4%	 0.4%

☰ Hvor ofte bruker du motorsykkelen til følgende aktivitet?



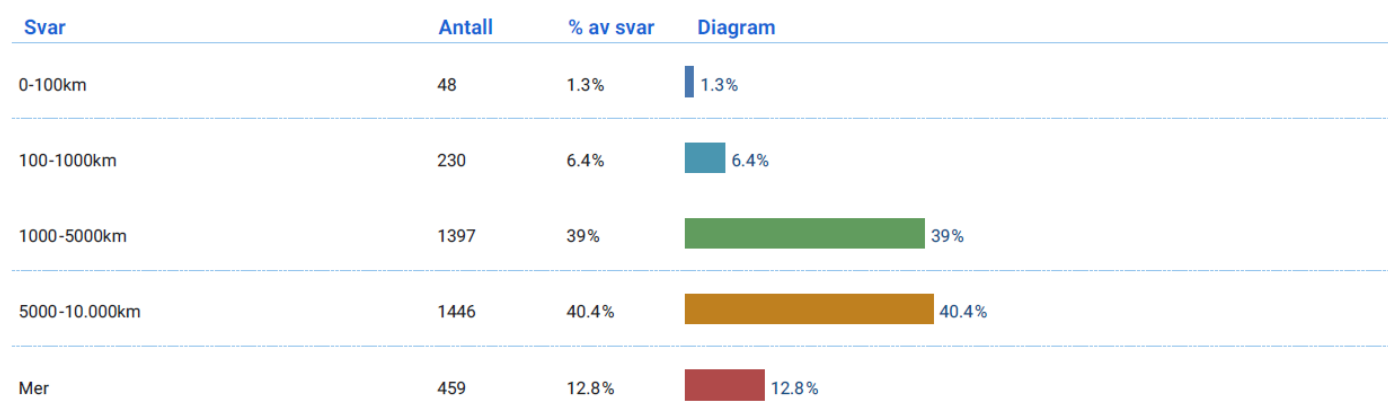
☑ Hvilket transportmiddel bruker du når du ikke kjører lett motorsykkel (A1)?

Antall svar: 3578



☑ Hvor mange kilometer kjører du hvert år?

Antall svar: 3580



☑ Hvis du ikke hadde lov til å kjøre lett motorsykkel (A1), hva ville du valgt i stedet?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
To-hjuls moped	1197	33.4%	 33.4%
Mopedbil	1187	33.2%	 33.2%
ATV eller UTV	1975	55.2%	 55.2%
Traktor	576	16.1%	 16.1%
Kollektivtransport	771	21.5%	 21.5%
El-sparkesykkel	178	5%	 5%
Gå	596	16.6%	 16.6%
Sykkel	336	9.4%	 9.4%
Blitt kjørt av andre	1195	33.4%	 33.4%
Annet	93	2.6%	 2.6%

☑ Etter fylte 18 år. Hva er din plan?

Antall svar: 3580

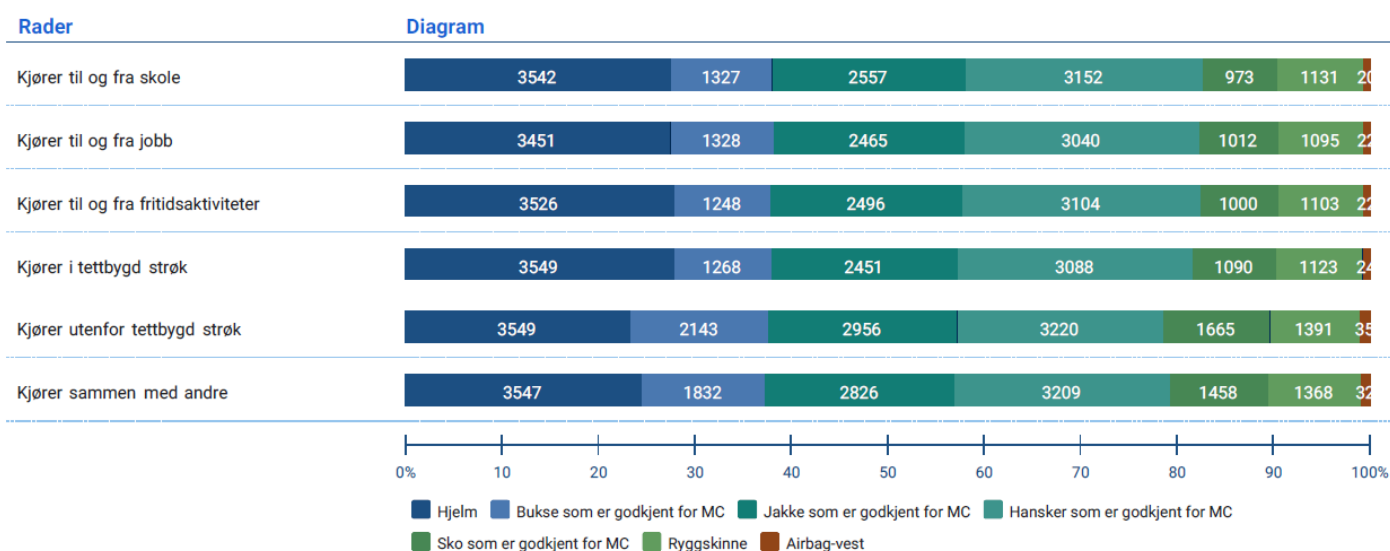
Svar	Antall	% av svar	Diagram
Fortsette å kjøre lett motorsykkel (A1)	120	3.4%	 3.4%
Ta utvidelseskurs til mellomtung motorsykkel (A2)	2723	76.1%	 76.1%
Slutte å kjøre lett motorsykkel (A1)	290	8.1%	 8.1%
Vet ikke ennå	447	12.5%	 12.5%

☑ Hva slags kjøreutstyr har du?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Hjelm	3559	99.4%	
Jakke som er godkjent for MC bruk	3380	94.4%	
Bukse som er godkjent for MC bruk	3125	87.3%	
Hansker som er godkjent for MC bruk	3406	95.1%	
Sko som er godkjent for MC bruk	2804	78.3%	
Ryggskinne	1996	55.8%	
Airbag-vest	56	1.6%	
Ingenting av det som er nevnt	2	0.1%	

☰ Hvilket kjøreutstyr bruker du når du gjøre følgende aktiviteter?



☒ Har du selv vært innblandet i trafikkulykke som fører av motorsykkel?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Ja	1022	28.5%	 28.5%
Nei	2558	71.5%	 71.5%

☒ Hvor mange trafikkulykker har du vært innblandet i som fører av lett motorsykkel?

Antall svar: 1017

Svar	Antall	% av svar	Diagram
1 gang	763	75%	 75%
2 ganger	204	20.1%	 20.1%
3 ganger	34	3.3%	 3.3%
Flere enn 3 ganger	22	2.2%	 2.2%

☒ Hvor skjedde ulykken/ulykkene?

Antall svar: 1022

Svar	Antall	% av svar	Diagram
På riksvei/motorvei	180	17.6%	 17.6%
På landevei	470	46%	 46%
I tettsted	453	44.3%	 44.3%
Utenfor vei	75	7.3%	 7.3%

☒ Hva slags skade førte ulykken/ulykkene til?

Antall svar: 1022

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Ble skadet selv	551	53.9%	53.9%
Skade på annen person	74	7.2%	7.2%
Skade på egen sykkel	874	85.5%	85.5%
Skade på annet kjøretøy	246	24.1%	24.1%
Annen skade	41	4%	4%

☒ Hva var årsaken til ulykken/ulykkene?

Antall svar: 1022

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Høy hastighet	162	15.9%	15.9%
Dårlig vær og føreforhold	504	49.3%	49.3%
Feil fra andre	317	31%	31%
Teknisk feil på motorsykkelen	82	8%	8%
Annet	268	26.2%	26.2%

☒ Har du vært innblandet i trafikkulykke som passasjer på lett motorsykkel?

Antall svar: 1022

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Ja	21	2.1%	 2.1%
Nei	1001	97.9%	 97.9%

☒ Hvor mange ulykker har du selv vært innblandet i som passasjer på lett motorsykkel (A1)?

Antall svar: 20

Svar	Antall	% av svar	Diagram
1 gang	17	85%	 85%
2 ganger	2	10%	 10%
3 ganger	0	0%	0%
Flere enn 3 ganger	1	5%	 5%

☒ Ulykken/ulykkene skjedde hvor?

Antall svar: 21

Svar	Antall	% av svar	Diagram
På riksvei/motorvei	4	19%	 19%
På landevei	13	61.9%	 61.9%
I tettsted	5	23.8%	 23.8%
Utenfor vei	1	4.8%	 4.8%

☒ Hva slags skade førte ulykken/ulykkene til?

Antall svar: 21

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Ble skadet selv	11	52.4%	 52.4%
Skade på annen person	5	23.8%	 23.8%
Skade på sykkel	12	57.1%	 57.1%
Skade på annet kjøretøy	3	14.3%	 14.3%
Annen skade	4	19%	 19%

☒ Hva var årsaken til ulykken/ulykkene?

Antall svar: 21

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Høy hastighet	5	23.8%	 23.8%
Dårlig vær og føreforhold	4	19%	 19%
Feil fra andre	9	42.9%	 42.9%
Teknisk feil på motorsykkelen	2	9.5%	 9.5%
Annet	6	28.6%	 28.6%

☒ Kjenner du noen som har hatt en ulykke på lett motorsykkel (A1)?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Ja	2801	78.2%	 78.2%
Nei	522	14.6%	 14.6%
Usikker	297	8.3%	 8.3%

☒ Hvor mange kjenner du?

Antall svar: 2792

Svar	Antall	% av svar	Diagram
1 fører av lett motorsykkel (A1)	785	28.1%	 28.1%
2 førere av lett motorsykkel (A1)	842	30.2%	 30.2%
3 førere av lett motorsykkel (A1)	391	14%	 14%
Flere enn 3 førere av lett motorsykkel (A1)	840	30.1%	 30.1%

☒ Hvor skjedde det?

Antall svar: 2801

Svar	Antall	% av svar	Diagram
På riksvei/motorvei	614	21.9%	 21.9%
På landevei	1887	67.4%	 67.4%
I tettsted	1382	49.3%	 49.3%
Annet	262	9.4%	 9.4%

☒ Hva slags skade førte ulykkene til?

Antall svar: 2801

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Skade på fører	1952	69.7%	 69.7%
Skade på passasjer	434	15.5%	 15.5%
Skade på lett motorsykkel (A1)	2623	93.6%	 93.6%
Skade på annet kjøretøy	783	28%	 28%
Annen skade	153	5.5%	 5.5%

☒ Hva var årsaken til ulykken?

Antall svar: 2801

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Høy fart	1181	42.2%	 42.2%
Dårlig vær- og føreforhold	1257	44.9%	 44.9%
Feil fra andre	962	34.3%	 34.3%
Uoppmerksomhet	1458	52.1%	 52.1%
Teknisk feil på motorsykkelen	218	7.8%	 7.8%
Annet	370	13.2%	 13.2%

✓ Har du selv opplevd en nesten-ulykke noen gang?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Ja	2710	75.7%	 75.7%
Nei	870	24.3%	 24.3%

✓ Hva var årsaken til nesten-ulykken?

Antall svar: 2710

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Høy fart	605	22.3%	 22.3%
Dårlig vær- og føreforhold	841	31%	 31%
Feil fra andre	1737	64.1%	 64.1%
Uoppmerksomhet	993	36.6%	 36.6%
Teknisk feil på motorsykkelen	121	4.5%	 4.5%
Annet	168	6.2%	 6.2%

☑ **Jeg føler meg utsatt for å havne i en trafikkulykke når jeg kjører lett motorsykkel (A1).**

Antall svar: 3575

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Svært uenig	552	15.4%	 15.4%
Litt uenig	631	17.7%	 17.7%
Hverken eller	765	21.4%	 21.4%
Litt enig	1144	32%	 32%
Svært enig	483	13.5%	 13.5%

☑ **Jeg er villig til å ta sjanser (risiko) når jeg kjører lett motorsykkel (A1).**

Antall svar: 3574

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Svært uenig	575	16.1%	 16.1%
Litt uenig	682	19.1%	 19.1%
Hverken eller	921	25.8%	 25.8%
Litt enig	876	24.5%	 24.5%
Svært enig	520	14.5%	 14.5%

☒ Har du kjørt over fartsgrensene med lett motorsykkel (A1)?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Ja	2489	69.5%	 69.5%
Nei	1152	32.2%	 32.2%

☒ Hvor ofte bryter du fartsgrensen utenfor tettbygd strøk?

Antall svar: 2489

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Svært ofte	413	16.6%	 16.6%
Ofte	393	15.8%	 15.8%
Noen ganger	876	35.2%	 35.2%
Ikke så ofte	875	35.2%	 35.2%
Aldri	102	4.1%	 4.1%

☒ Hvor ofte bryter du fartsgrensen i tettbygd strøk?

Antall svar: 2489

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Svært ofte	202	8.1%	 8.1%
ofte	169	6.8%	 6.8%
Noen ganger	433	17.4%	 17.4%
Ikke så ofte	1014	40.7%	 40.7%
Aldri	799	32.1%	 32.1%

☒ Har du kjørt lett motorsykkel (A1) i påvirket tilstand?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Ja	95	2.7%	2.7%
Nei	3488	97.4%	97.4%

☒ Hva var du påvirket av?

Antall svar: 95

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Alkohol	81	85.3%	85.3%
Medikamenter	12	12.6%	12.6%
Narkotika	17	17.9%	17.9%
Annet	4	4.2%	4.2%

✓ Om aldersgrensen på lett motorsykel (A1) var 17 år - hva ville du gjort?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Fortsatt kjørt opp til A1	1476	41.2%	 41.2%
Kjørt opp til bil (klasse B)	2104	58.8%	 58.8%

☑ Hva mener du kan gjøres for å redusere antall ulykker på lett motorsykel (A1) ?

Antall svar: 3580

✓ Om aldersgrensen på lett motorsykel (A1) var 18 år - hva ville du gjort?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Fortsatt kjørt opp til A1	399	11.1%	 11.1%
kjørt opp til bil (klasse B)	3181	88.9%	 88.9%
bedre veier	2233	62.4%	 62.4%
Økt bruk av verneutstyr	1222	34.1%	 34.1%
Mer oppmerksomme bilførere	2715	75.8%	 75.8%
Flere kampanjer	552	15.4%	 15.4%
Annet	457	12.8%	 12.8%

☑ Ta stilling til følgende utsagn: Min mor støtter meg i at jeg kjører lett motorsykkel (A1)

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Helt uenig	254	7.1%	 7.1%
Litt uenig	391	10.9%	 10.9%
Hverken eller	459	12.8%	 12.8%
Litt enig	975	27.2%	 27.2%
Helt enig	1501	41.9%	 41.9%

☑ Ta stilling til følgende utsagn: Min far støtter meg i at jeg kjører lett motorsykkel (A1)

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Helt uenig	170	4.7%	 4.7%
Litt uenig	97	2.7%	 2.7%
Hverken eller	218	6.1%	 6.1%
Litt enig	540	15.1%	 15.1%
Helt enig	2555	71.4%	 71.4%

☑ Hva er alderen din?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
16 år	1439	40.2%	 40.2%
17 år	2052	57.3%	 57.3%
18 år	88	2.5%	 2.5%
Over 18 år	1	0%	 0%

☑ Kjønn

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Gutt	2775	77.5%	 77.5%
jente	798	22.3%	 22.3%
Annet	3	0.1%	 0.1%
Ønsker ikke å svare	4	0.1%	 0.1%

✓ Hvor bor du?

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Akershus	287	8%	 8%
Oslo	46	1.3%	 1.3%
Vestland	585	16.3%	 16.3%
Rogaland	355	9.9%	 9.9%
Trøndelag	285	8%	 8%
Innlandet	319	8.9%	 8.9%
Agder	289	8.1%	 8.1%
Østfold	268	7.5%	 7.5%
Møre og Romsdal	304	8.5%	 8.5%
Buskerud	190	5.3%	 5.3%
Vestfold	208	5.8%	 5.8%
Nordland	180	5%	 5%
Telemark	132	3.7%	 3.7%
Troms	103	2.9%	 2.9%
Finnmark	29	0.8%	 0.8%

✓ Bor du i

Antall svar: 3580

Svar	Antall	% av svar	Diagram
By	957	26.7%	 26.7%
Tettsted	1437	40.1%	 40.1%
Landlige omgivelser	1186	33.1%	 33.1%

☑ Hvilken type skole går du på?

Antall svar: 3578

Svar	Antall	% av svar	Diagram
Yrkesfag	2315	64.7 %	64.7 %
Studieforberedende	1204	33.7 %	33.7 %
Går ikke på skole	22	0.6 %	0.6 %
Er lærling	164	4.6 %	4.6 %
Jobber	146	4.1 %	4.1 %



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag