



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

NOAH
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
www.trafikbogen.dk
noahtrafik@noah.dk

København den 11. marts 2016

Til Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høring om udkast til lov om ændring af færdselsloven (forsøgsordning med kørekort til 17-årige samt nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert mv.) (J. nr. 2015-7393)

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH-Trafik fraråder entydigt at gennemføre begge forslag indeholdt i lovforslaget.

Vi vil foreslå, at man fastholder den nugældende aldersgrænse for erhvervelse af kørekort, men indfører et krav om, at den unge f.eks. i det første halve år efter at have bestået en køreprøve ikke må køre uden at have en ledsager, der opfylder de krav, som dette lovforslag stiller – dog udvidet med, at den pågældende person skal godkendes af de relevante myndigheder.

Det kan også være på sin plads, at skærpe kravene til erhvervelse af kørekort. Denne ekstra undervisning skal naturligvis ligge hos professionelle kørelærere.

Overordnede bemærkninger:

Overordnet vil vi fremføre, at den trafikpolitik, der føres, ikke understøtter ønsket om lavere ulykkestal, bedre miljø og mindre CO₂-udledning.

Det er tvivlsomt, om man overhovedet er på vej til at opfylde de målsætninger, Færdsels-sikkerheds-kommissionen har fastlagt (selv om disse ikke engang er tilstrækkeligt ambitiøse). Tilsvarende er der ikke meget, der tyder på, at transportområdet kommer til at bidrage

til at opfylde Danmarks forpligtelser på klimaområdet (om end disse heller ikke er tilstrækkeligt ambitiøse).

Den førte trafikpolitik stimulerer nemlig til, at der købes flere og flere biler. Den kraftige nedsættelse af bilbeskatningen fra 1990 til nu, har betydet en eksplosion i biltallet. Oven i købet er det blevet meget billigere at bruge bil, idet benzinafgiften kun er blevet sat op med 1,25 kr. på 27 år.

Den kollektive trafik, som er langt mere sikker og miljøvenlig, udsultes over store dele af landet og takstniveauet er steget voldsomt sammenlignet med prisen for kørsel i bil.

Det lovforslag, som vi her tager stilling til, modvirker alle bestræbelser for en mere bæredygtig og sikker trafikudvikling. Forslaget understøtter alene det politiske ønske om fremme af en større afhængighed af bilkørsel og knallertkørsel. Jo tidligere unge mennesker tilbydes at blive motoriseret, jo tidligere vil der være risiko for, at de tager imod tilbuddet, og dermed aldrig vænner sig til fortsat at bruge den kollektive trafik og cyklen.

Det har konsekvenser for miljø, klima og trængsel, men det har i høj grad også konsekvenser for folkesundheden. For eksempel er omkring hver fjerde ung ovevægtig allerede i 15-års alderen (og tallet er relativt højere for drenge end for piger). Det er et helt forkert signal at give til unge mennesker, at de absolut skal sikres mulighed for at bevæge sig med bil eller knallert. Det er ikke skub i den retning, der vil forbedre sundhed og kondition.

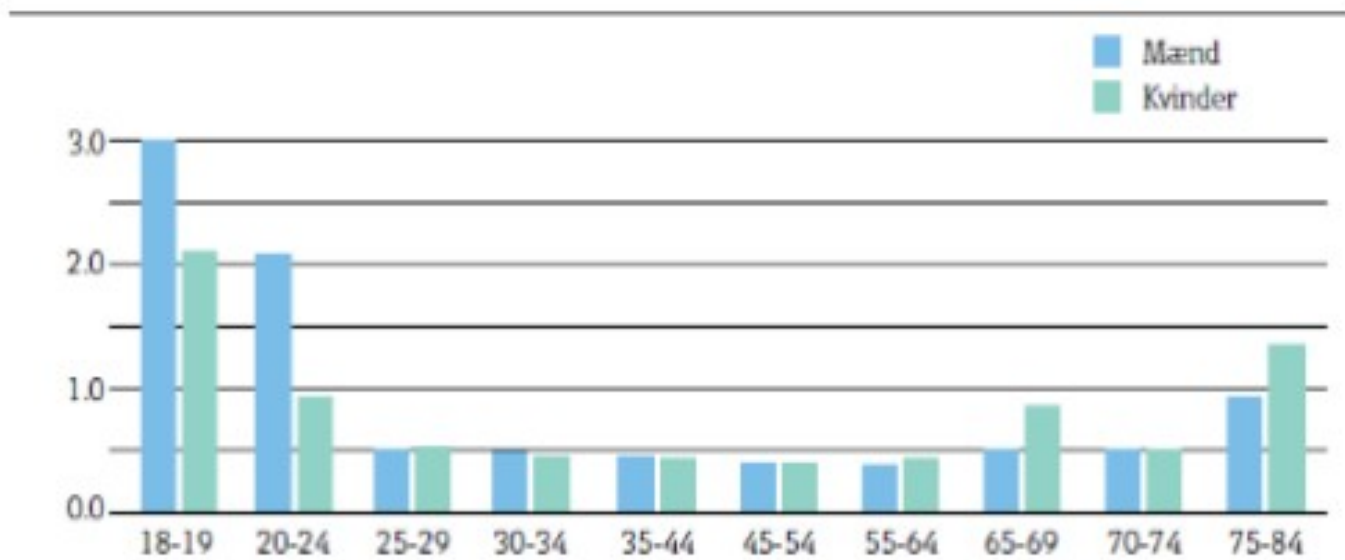
Vi vil tilføje, at en forbedret kollektiv trafik samfundsmæssigt er langt at foretrække til at øge mobiliteten end at indføre lavere aldersgrænser for bilkørsel og knallertkørsel. Bedre kollektiv transport kan bruges af alle andre borgere, der også lider under indskrænkninger og fordyrelser i den kollektive trafik over store dele af landet. Det er en langt mere sikker, social og bæredygtig løsning end at forøge antallet af individuelle bilister og knallertkørere. Jo flere, der forlader den kollektive trafik til fordel for biler og knallerter, jo mere vanskeligt og dyrt er det at få en ordentlig kollektiv trafikservice.

Uddybende bemærkninger vedrørende kørekort til 17-årige

Unge bilister er involveret i langt flere ulykker end andre aldersgrupper. Færdselssikkerhedskommissionen beskriver i sin nationale handlingsplan 2013 – 2020 "*Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar*" situationen sådan for bilister fra 18 til 24 år:

"Det er en vedvarende udfordring at arbejde for færre dræbte og tilskadede unge bilister. Den nyere hjerneforskning viser, at især unge mænd ikke er tilstrækkelig mentalt udviklet til at forstå alle risici i trafikken. Herudover spiller manglende indsigt og viden samt sociale og kulturelle normer ind, som tilsammen kan have en skadelig indvirkning på trafik-sikkerheden."

Færdselssikkerhedskommissionen skriver endvidere, med henvisning til nedenstående figur fra DTU Transport, at "Unge bilisters risiko i trafikken er langt højere end ældre trafikanters. Det fremgår af deres totalrisiko, der er et udtryk for risikoen for at blive involveret i en ulykke med dræbte eller tilskadede i forhold til, hvor meget man kører."



Enheden på y-aksen er totalrisikoen for personbilsførere i 2010 efter alder og køn (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km).

Kilde: DTU Transport, Risiko i Trafikken 2007-2010, 2012

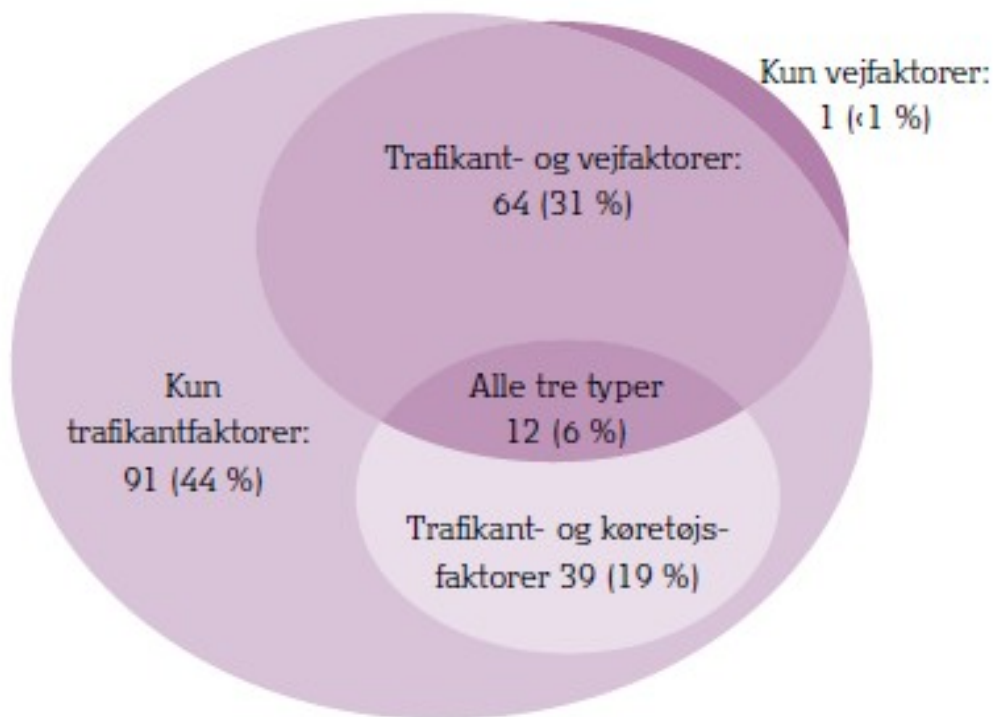
Som det kan ses af grafen ovenfor er aldersgruppen af 18-19 årige særlig stærkt overrepræsenteret i ulykkesstatistikken. Ifølge den omtalte undersøgelse fra DTU Transport har unge mænd på 18-19 år statistisk set ca. 6-7 gange så stor risiko for at blive involveret i en ulykke med dræbte eller tilskadekomne som bilister i aldersgruppen 35-65 år. Den statistiske risiko falder med årene, men bliver ved med at være relativt høj frem til det 24. år.

Det må anses for usandsynligt, at 17-årige skulle være mere mentalt udviklet til at forstå alle risici i trafikken end aldersgruppen 18 – 24 årige, og det virker derfor fuldkommen meningsløst at sætte endnu yngre bag et rat.

Man må også huske på, at mange unge er vant til at bruge et væld af computerspil, hvor det ikke just er hensynsfuld adfærd og lave hastigheder, der er i højsædet. Optagethed af smart-phones og andre elektroniske gadgets, er også stærkt udbredt i yngre aldersgrupper. Disse vaner kan let overføres til også at omfatte en situation som bilist, og de kulturelle normer i ungdomsårene er generelt ikke ligefrem fremmede for trafikikkerheden.

Sådanne vaner må ses i relation til den viden, man har om, hvilke faktorer, der har betydning, når der sker en ulykke. Færdselssikkerhedskommissionen skriver i "*Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar*", at adskillige danske og internationale dybdeundersøgelser af trafikulykker har dokumenteret, at trafikanternes adfærd er medvirkende til, at ulykken sker.

Figuren nedenfor viser en opgørelse af de medvirkende faktorer i 207 ulykker, som Havarikommissionen for vejtrafikulykker (HVV) har dybdeanalyseret. Figuren viser, at trafikanternes fejl og uvaner har været medvirkende i så godt som alle de analyserede ulykker, og at de har været den eneste årsag i 44% af ulykkerne.



Antal ulykker med trafikant-, køretøjs- og vejfaktorer. (Ulykkesfaktorer)

Kilde Færdselssikkerhedskommissionen: "Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar"

Alle disse faktorer er sandsynligvis udslagsgivende, når vælgerne siger nej til kørekort til 17-årige, ifølge en meningsmåling i Altinget den 10. september 2015.

Ifølge målingen siger 63% af danskerne nej til lovforslaget. Blot 28% bakker op om forslaget, mens 10 procent svarer ved ikke.

Mon ikke dette hænger sammen med, at mange danskere er enten forældre eller bedsteforældre til børn og unge mennesker, som de nødig ser udsat for de risici, der følger med, hvis kørekort kan erhverves endnu tidligere end i dag?

Herunder også det faktum, at det ikke udelukkende er de unge bilisters egen sikkerhed, men i allerhøjeste grad også andre trafikanters sikkerhed, der gambles med, dersom der lukkes endnu yngre personer ud som førere af biler. Herom skriver Færdselssikkerhedskommissionen i "*Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar*":

"To ud af fem dræbte og tilskadedekomne var de såkaldte bløde trafikanter, dvs. fodgængere, cyklister og knallertkørere. Ved ulykkerne mellem biler og bløde trafikanter vil det typisk være de bløde trafikanter, der kommer alvorligst til skade".

Selvom forslaget indebærer, at man – efter erhvervelse af kørekort – indtil det fyldte 18. år kun må køre sammen med en person over 30 år, der har haft kørekort i 10 år, kan dette ikke automatisk kompensere for den 17-åriges aldersbetingede manglende mentale evne til at forstå og agere efter alle risici.

Især ikke, når der som i lovforslaget ikke er særlige krav til den medkørende indehaver af et kørekort. Der skal ikke ske nogen godkendelse eller registrering af vedkommende. Ene-este krav til ledsageren i forhold til deres kørselsadfærd er, at de ikke har fået frataget kørekortet indenfor de sidste 10 år. De kan således godt have fået bøder for at køre for hurtigt,

og der er ikke nogen antydning af sikkerhed for, at det ikke er trafikale unoder, der bliver indarbejdet via ledsageren.

Det må også bemærkes, at 10 års ejerskab af et kørekort ikke siger noget som helst om, hvorvidt ejermanden kan betegnes som en erfaren bilist. Hvad nu hvis den "erfarne bilist" kun har kørt nu og da på sommersøndage, eller hvor der ikke er stærk bytrafik? Eller en, der kun kører i tyndtbefolkede egne? Er den "erfarne bilist" mon en, der er fortrolig med at køre om vinteren? eller i tæt tåge? I sommerens intense ferietrafik? Ingen kontrollerer det.

Det er stærkt kritisabelt, at der i lovforslaget henvises til gode tyske erfaringer med at indføre en ledsageordning kombineret med kørekort til 17-årige, når der slet ikke tages de samme forholdsregler i forhold til ledsageren som i Tyskland.

Grunden til at afvige fra den tyske ordning er i lovforslaget "begrundet i hensynet til at skabe en fleksibel ordning, som er enkel at administrere". Ønsket om at oplære de unge trafikanter til fornuftig og hensyntagende kørsel af en erfaren og fornuftig billist er således i lovforslaget reduceret til blot en hensigtserklæring – og alligevel tillader man sig altså at henvise til tyske erfaringer som om de kunne bruges som argument for lovforslaget.

Også på andre måder misbruges den eksisterende viden til at argumentere for lovforslaget. Med henvisning til Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger, skrives der i lovforslaget følgende: "Unge bilister op til 24 år er et af fokusområderne i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2013-2020, "*Hver ulykke er én for meget*", fra 2013.

I den forbindelse betoner Færdselssikkerhedskommissionens særligt den rolle, som de unges forældre spiller, i forsøget på at nedbringe de unges risiko i trafikken. Handlingsplanen indeholder derfor en anbefaling om, at man arbejder med forældre og deres rolle som forbillede for deres børn, idet unge trafikanter kopierer forældrenes adfærd."

Men denne anbefaling fra Færdselssikkerhedskommissionen er en generel bemærkning og anbefaling, der ingen relation har til forslaget om at tillade 17-årige at køre bil. Færdselssikkerhedskommissionen skriver alene dette om emnet: "Man har i flere lande indført trinvist kørekort, hvor føreren gradvist får mere frihed i takt med, at vedkommendes erfaring stiger. Danmark skal løbende overvåge effekten af disse erfaringer for at sikre, at en eventuel dansk beslutning om trinvis kørekort træffes på et veldokumenteret grundlag" (vores understregning).

Men lovforslaget indeholder ikke noget "veldokumenteret grundlag" for den lovændring der foreslås. Der er kun den ovenfor beskrevne henvisning til erfaringer fra Tyskland, hvis ordning ikke er sammenfaldende med det, der foreslås i lovforslaget, idet den ledsagende voksne i Tyskland bl.a. skal være godkendt af myndighederne. Lovforslaget uddyber i øvrigt heller ikke på nogen måde, hvilken sandsynlighed, der er for at eventuelle gode erfaringer fra udlandet uden videre kan overføres til Danmark.

I Dansk Kørelærer-Union, mener organisationens formand, René Arnt, at der er vigtigere at bruges mange flere ressourcer på at bearbejde de unge mentalt. "Vi har den opfattelse, at det ikke er mængdetræning, der er afgørende for de unge menneskers risiko i trafikken. Det er mere holdnings- og adfærdsbetonet", siger han. Han henviser især til en lille hård kerne af unge bilister, der kan være svære at nå ind til, og som kører uden sikkerhedssejler, med for høj fart og med spiritus eller stoffer i blodet. Netop disse unge bliver ladet helt i

stikken med dette forslag – eller som René Arnt udtrykker det: “ Deres mentale forståelse bliver ikke bedre af det her forslag, og det er jo dem, vi egentlig skal have fat i”.

Dette problem forstærkes af, at landets politibetjente samtidig er bekymrede for, om det i praksis vil være muligt at sikre sig, at de unge bag rattet er 17 år og at den ledsagende voksne opfylder kravene.

Det vil ifølge Politiforbundets formand, Claus Oxfeldt forudsætte, at der er resurser til at stoppe mange flere biler, end det sker i dag. (Kilde:

[http://www.dr.dk/nyheder/politik/koerelaererne-siger-nej-til-koerekort-til-17-aarige\)](http://www.dr.dk/nyheder/politik/koerelaererne-siger-nej-til-koerekort-til-17-aarige)

Den formentlig meget lave risiko for en blive standset af politiet vil gøre det meget fristende at køre uden medfølgende bilist. Det er ikke svært at forestille sig det pres, der kan blive udfoldet overfor forældre, hvis der står en eller flere biler i hjemmet.

Uddybende bemærkninger vedrørende nedsættelse af aldersgrænse for kørekort til lille knallert

Lovforslaget indebærer, at en lille knallert, som lovligt kan føres med op til 30 kilometer i timen, tillades kørt af 15-årige, hvor grænsen i dag er 16 år. Man begrundes forslaget med øget mobilitet og sænket rejsetid.

Her begrundelse fra lovforslaget: “Det er regeringen ønske at forbedre de unges mobilitet. Det gælder navnlig for de unge mennesker, der bor uden for de større byer, hvor der ofte er længere afstand mellem eksempelvis hjemmet og den unges skole eller fritidsaktiviteter, og hvor den kollektive trafik er mindre koncentreret.”.

Trafikforsker Niels Agerholm, Aalborg Universitet advarede i juni 2015 til Ritzau mod ændringen, da Venstre under valgkampen foreslog en lavere aldersgrænse for knallertkørsel.

“Vi ved, at det gav en fantastisk nedsættelse af antallet af tilskadekomne og dræbte knallertkørere, da vi hævede aldersgrænsen fra 15 til 16 år, så det er noget bras rent trafikikkerhedsmæssigt”, siger forskeren. “Evnen til at forudse konsekvenser af ens handlinger udvikles ret sent [...] Man plejer at sige, at det er mellem 25 og 30 gange så farligt at køre på knallert som at køre i bil, og hvis man dertil lægger at førerne bliver yngre, så sker der virkelig noget med deres risiko i forhold til, hvis de bliver kørt af deres forældre”.

Han påpegede også, at “ unge chauffører har en tendens til at køre for hurtigt og for risikobetonet”.

Niels Agerholm stillede også spørgsmålstejn ved den mobilitetsgevinst, som Venstre vil opnå med forslaget: “De 15-årige har ikke et særlig stort mobilitetsbehov, så forslaget om at give dem knallertkørekort er helt absurd ...”.

Med venlig hilsen, på vegne af NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik

Bente Hessellund Andersen og Ivan Lund Pedersen