

Vestland fylkeskommune

Dato: 10.2.2021

## **Høring frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet: Forsøk med avgrensa førarkort for 16-åringar**

### **Bakgrunn**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har sendt på høring demografiutvalet si utgreiing *NOU:2020:15 Det handler om Norge*, med frist 26. mars 2021:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-det-handler-om-norge-utredning-om-konsekvenser-av-demografiutfordringer-i-distriktene/id2815127/>

Her vert det m.a. føreslått eit forsøk med avgrensa førarkort for 16-åringar for å gjera ungdom i distrikta meir mobile. Det vert tilrådd at lokale tilhøve som vegstandard og trafikkbiletet vert vurdert i valet av eventuelle forsøkskommunar. Vidare vert det skissert moglege restriksjonar i førarkortet knytt til fart, passasjerar og merking, tilsvarande, L-skilt ved øvingskøyning.

Trygg Trafikk er skeptiske til at eit slikt forsøk vert sett i verk, fordi ungdomar har høg risiko for alvorlege ulukker elles. Me oppmodar fylkeskommunane til å leggja vekt på trafikktryggleik i sine høyringsvar. Dette notatet gjev ei oversikt over relevante fagleg grunngjeving for standpunktet vårt.

### ***Unge (menn) har høg ulukkesrisiko***

19 unge menneske mellom 16-25 år vart drepne i trafikken og 113 hardt skadde i 2019, ifølgje den offisielle trafikkulukkesstatistikken frå SSB<sup>1</sup>. Dei fleste var bilførarar eller bilpassasjerar. Når me tek omsyn til køyrelengd har dei yngste bilførarane, saman med dei eldste bilførarane, framleis klart høgast ulukkesrisiko, sjølv om kurva har flata ut seinare år. Bilførarar i alderen 18-19 hadde til dømes fem til seks gongar høgare risiko for å bli drepne eller hardt skadd i perioden 2013-2016 samanlikna med bilførarar i alderen 26-64 år (tala vert oppdatert)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar>

<sup>2</sup> Statens vegvesen: Trafikksikkerhetsutviklingen 2019. Kap. 3.5 ungdom og unge førere.

Risikoen er særleg stor blant unge mannlege bilførarar mellom 18-24 år, som er vesentleg meir utsett enn unge kvinner<sup>3</sup>. I tillegg bidreg også unge bilførarar til at trafikantar i andre aldersgruppert vert drepne eller hardt skadde, og desse inngår naturleg nok ikkje i ungdomsstatistikken.

### ***Dei fleste ungdomsulukkene skjer på landeveg med lite trafikk***

Demografituivalet legg til grunn at ei forsøksordning med avgrensa førarkort for 16-åringar i utkantskommunar vil medførar lågare risiko fordi trafikkmiljøet er enklare enn i byar og bynære strøk. Til det vil me påpeika at dei fleste alvorlege ungdomsulykkene skjer nettopp på landeveg med lite trafikk. Det er fleire trulege årsaker til det. Eit krevjande vegnett med krappe kurver, krevjande sikt og vekslande føretilhøve i kombinasjon med førarar med manglande erfaring og risikoforståing, stiller for store krav til planlegging og sjølvkontroll. Mange utkantskommunar, også i Vestland, har ein annan bilkultur med meir aksept for risikofylt køyring. Dette har vore tema m.a. i Kvinnherad kommune dei siste åra, og me kjenner òg fenomenet frå andre distriktskommunar. Me veit òg at det i utkants-Noreg ofte er avgrensa med politikontrollar, noko som gjer det endå meir tilrådeleg med eit slikt forsøk på desse plassane.

### ***Unge hjernar er ikkje modne nok for sikker køyring***

Dei aller fleste 16-åringar vil kunne tileigna seg tekniske køyredugleikar som gjer dei i stand til å ha kontroll over køyretøyet i dei fleste vanlege trafikksituasjonar. Bilkøyring krev likevel mykje meir enn køyreteknisk dugleik og grunnleggjande trafikalforståing. Minst like viktig er evna til risikoforståing og sjølvregulering.

Det finnast etter kvart overveldande vitenskapleg dokumentasjon på at hjernen er i «full ombygging» i ungdomsåra. Unge hjernar har rett og slett ikkje utvikla tilstrekkeleg risikoforståing og sjølvregulering til å prioritera trafikksikker ferdsle framføre fart og spenning. Dette ser me att i risikofylt åtferd, t.d. er det eit kjenneteikn at ulukker med unge førarar ofte kan setjast i samband med høg fart, rus og manglande bruk av bilbelte.

Erfaringar frå stader og køyretøy med 16-års aldersgrense på førarkort stadfestar den høge ulukkesrisikoen. Tal frå USA viser til dømes at førarar på 16-17 år har ca. 80 prosent høgare risiko enn førarar på 18-19 år. I Noreg er dei yngste med førarkort for traktor (16-18) år involvert i flest ulukker<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Bjørnskau, T. 2020. Risiko i veitrafikken 2017/18. Rapport 1782. Oslo, Transportøkonomisk institutt

<sup>4</sup> Statens vegvesens temaanalyse av traktorulykker 2005-2015

***Restriksjonar vil ikkje vega opp for den auka ulykkesrisikoen***

Demografiutvalet føreslår moglege restriksjonar i førarkortet knytt til fart, passasjerar og merking. Andre restriksjonar kunne vore forbod mot å køyra om natta. Likevel vil det vera krevjande å kontrollera at restriksjonane vert overhaldne i praksis. Det er avgrensa med politikontrollar på vegane, og teknologi som til dømes fartssperre lar seg lett overprøva. Restriksjonar vil difor ikkje kunne vega opp for den auka ulykkesrisikoen som er mogleg å knyta til eventuelle førarrettar for 16-åringar. Alt i alt er framlegget difor ein dårleg idé, som ikkje bør prøvast ut i utkantkommunar, i alle fall ikkje utan at det ligg ei grundig fagleg vurdering til grunn.

Ut frå argumentasjonen i notatet ynskjer Trygg Trafikk å uttrykkja ein skepsis til det manglande trafikksikringsfaglege grunnlaget i høyringsframlegget frå demografiutvalet, og ber om at Vestland fylkeskommunen legg vekt på trafikktryggleik i sitt høyringssvar.

Med venleg helsing

Knut Olav Røssland Nestås,  
Regionleiar for Trygg Trafikk Vestland