



Høringsinnspill

Oslo, 19.03.2021

NOU 2020-15, Det handler om Norge

MA – Rusfri Trafikk er en landsomfattende, frivillig medlemsorganisasjon som arbeider for rusfri trafikk og trafiksikkerhet. Vårt langsiktige mål er at ingen skal dø eller bli skadet som følge av ruspåvirket kjøring.

Ung i Trafikken – ingen venner å miste, er Norges eneste trafiksikkerhetsorganisasjon for ungdom. Vi jobber etter Nullvisjonen og vårt mål er å forebygge drepte og hardt skadde ungdommer i trafikken.

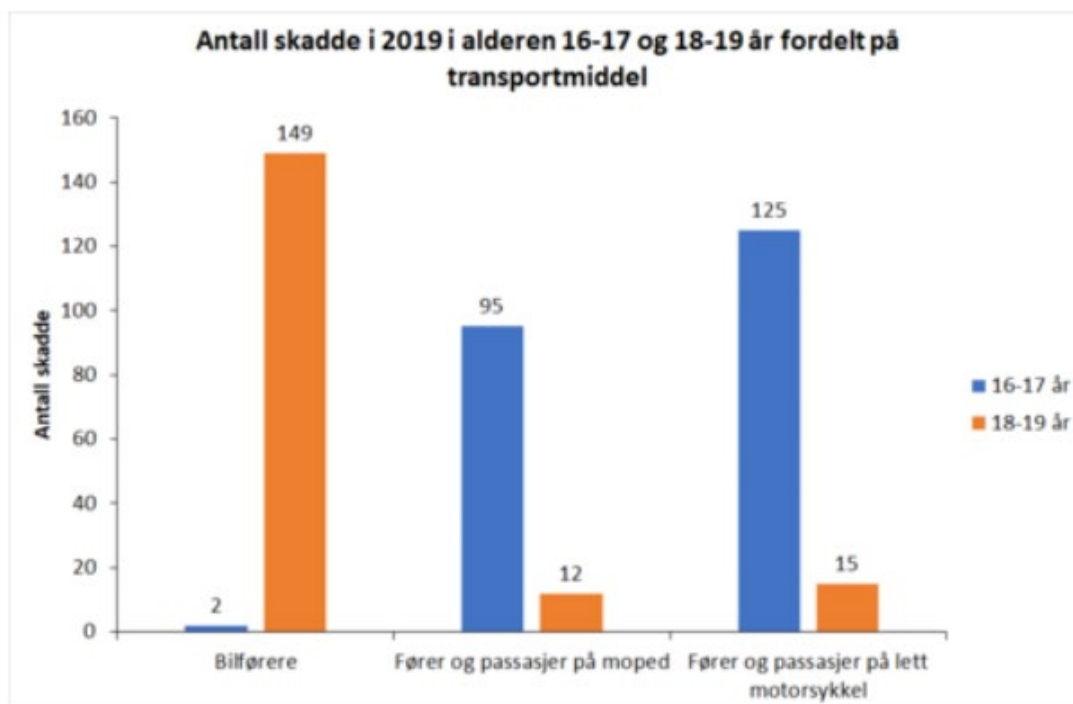
Vi sender med dette inn et høringsinnspill til punktet 10.7.2 *Forsøk med begrenset førerkort for 16-åringer for å gjøre ungdom i distriktene mer mobile*, til NOU 2020-15.

Norge vedtok i 2001 en Nullvisjon for transportsystemet. Dette betyr en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde.

I 2020 viser tallene at 93 personer ble drept på norske veger. I 2019 var tallet 108. Dette viser at vi trolig fortsatt er «best i verden», men som trafiksikkerhetsforsker Rune Elvik sier [«Ingen er verdensmester for evig»](#). Derfor er det viktig at vi fortsatt opprettholder innsatsen for økt trafiksikkerhet. Nullvisjonen gir oss noe å strekke oss etter. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet. Samtidig gir den en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer.

Unge (menn) har høy ulykkesrisiko. I 2019 ble 19 unge mennesker mellom 16-25 år drept i trafikken og 113 ble hardt skadet, ifølge den offisielle trafikkulykkesstatistikken (SSB). De fleste var bilførere eller bilpassasjerer. I 2020 var det 17 personer mellom 16 – 25 år som ble drept, 15 av disse var menn. Tallet på hardt skadde ungdommer er ikke klart før i mai 2021. Når vi tar hensyn til kjørelengde har ungdommer, sammen med de eldste bilførerne, fortsatt høyest ulykkesrisiko, selv om kurven har flatet noe ut de senere år.





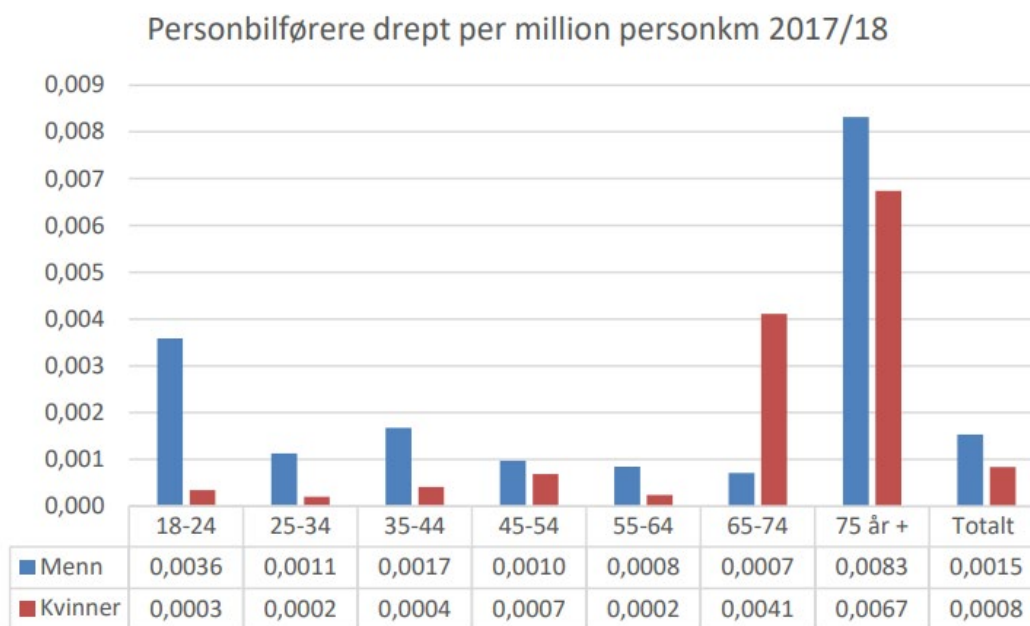
Figur 1: Antall skadde i trafikken i 2019 i alderen 16–17 og 18–19 år fordelt på transportmiddel. (Elvik, R, Samferdsel, : [Lavere aldersgrense for bilkjøring – en god idé? - Samferdsel](#))

Den gunstige utviklingen blant unge bilførere skyldes først og fremst at vi har fått en stadig sikrere bilpark, men prikkbelastningssystemet har trolig også bidratt. Som vi ser er risikoen spesielt stor blant unge mannlige bilførere (18–24 år), som er vesentlig mer utsatt enn unge kvinner, (fig. 2). Mannlige bilførere har høyere risiko for å bli drept enn kvinnelige og en viktig årsak er trolig at ulykker med mannlige førere skjer i høyere hastigheter. Mange dødsulykker involverer dessuten en mannlig fører som har kjørt i ruspåvirket tilstand. I tillegg bidrar også unge bilførere til at trafikanter i andre aldersgrupper blir drept eller hardt skadet. Unge førere i aldersgruppen 18–24 år hadde 40 % lavere risiko for å bli skadet i 2017/18 enn i 2013/14, jf. figuren nedenfor. ([TØI 1782/2020](#)).

Ifølge Elvik ([Uheldige følger av en ufullstendig skaderegistrering - Samferdsel](#)), er også noe av forklaringen på den gunstige utviklingen over tid at under-rapporteringen har økt, dvs. at en mindre andel av trafikkulykkene rapporteres til politiet enn tidligere. Til tross for dette har det, ifølge Elviks beregninger, vært en klar nedgang i skaderisikoen over tid.

De politirapporterte ulykkene ser ut til å ha en dekningsgrad på mindre enn 37 prosent på meget alvorlige og alvorlige skader. For lettere skader ser de politirapporterte ulykkene ut til å ha en dekningsgrad på 15 prosent. (Lund, Johan 2019: [«Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker»](#))





Figur 2: Personbilførere drept per millon personkilometer i 2017/18 fordelt på aldergrupper og kjønn. Offisielle ulykkesdata fra SSB, eksponeringsdata fra RVU 2018 (TØI 1782/2020).

De fleste **ungdomsulykker skjer på landevei med lite trafikk**. Det legges i Demografiutvalget til grunn at en forsøksordning med begrenset førerkort for 16-åringer i distrikts-Norge vil medføre lavere risiko fordi trafikkmiljøet er enklere enn i byer og bynære strøk. De fleste alvorlige ungdomsulykkene skjer nettopp på landevei med lite trafikk. Et krevende veinett med krappe kurver, krevende stigningsforhold og vekslende føreforhold stiller store krav til planlegging og selvkontroll. I grusgrendte strøk er det ofte også meget begrenset med politikontroller, noe som gjør det enda mindre tilrådelig å gjennomføre et slikt prosjekt her.

Det er omtrent dobbelt så stor risiko for å bli drept på en fylkesveg kontra en riksveg. I perioden 2016-2019 var risikoen for å bli drept eller hardt skadd på 11,3 pr mrd kjtkm, mens det for fylkesveger var en risiko på 20,3 pr mrd kjtkm. Se figur under fra [Trafikksikkerhetsutviklingen 2019, SVV](#).

Tabell 2.3 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjørte km fordelt på fylker og vegkategori (basert på statistikk for årene 2016-2019)

Fylke	Alle veger		Riksveger		Fylkesveger		Kommunale veger	
	Drepte/hardt sk per mrd kjtkm ^		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm	
Viken	13,0		8,6		21,0		10,1	
Oslo	15,5		5,2				41,8	
Innlandet	17,2		14,1		27,3		6,2	
Vestfold og Telemark	13,6		12,2		17,7		6,3	
Agder	16,7		12,0		24,0		12,9	
Rogaland	14,7		9,4		19,2		14,3	
Vestland	18,6		16,9		23,1		11,3	
Møre og Romsdal	14,9		11,9		20,8		7,6	
Trøndelag	12,9		12,0		17,2		7,4	
Nordland	20,2		23,8		18,8		15,1	
Troms og Finnmark	13,6		15,6		14,6		6,3	
Norge samlet	15,0		11,3		20,6		13,1	

^ Gjelder samlet for riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Vi har ingen kunnskap om trafikkmengden på private veger som er åpne for allmenn trafikk. Derfor inngår heller ikke drepte og hardt skadde på slike veger i beregningen av risiko per mrd. kjørte km.



Ung **hjerner er ikke modne nok** for en trygg kjøring. Selv om de fleste 16-åringer vil kunne tilegne seg tekniske kjøreferdigheter som gjør dem i stand til å ha kontroll over kjøretøyet i vanlige trafikksituasjoner. Evnen til risikoforståelse og selvregulering er mangelfull. Bilkjøring krever mye mer enn tekniske ferdigheter og enkel trafikal forståelse.

I USA har man gradert førerkort for førere på 16–17 ([Tefft 2017](#)). De har om lag 80 % høyere risiko enn førere på 18–19 år. Samtidig tyder skadetallene på at førere på 16–17 år kjører noe mindre enn førere på 18–19 år og dermed forårsaker færre skader enn førere på 18–19 år på tross av sin høye risiko. Norske reisevanedata (TØI 1782/2020) viser at 18–19 åringer kjører mindre per dag enn dem som er 20 år eller eldre. Det blir gjetning om 16–17 åringer vil kjøre enda mindre, men amerikanske data tyder på det.

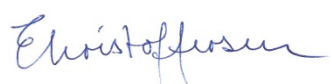
Så hvis 16–17 åringer vil kjøre 60 % av det 18–19 åringer gjør, men ha 80 % høyere risiko, vil vi få et forventet skadetall på: $0,6 \times 1,8 = 1,08$. Det vil si at 16–17 åringer vil forårsake 8 % flere skader enn dagens 18–19 åringer. Elvik: [Lavere aldersgrense for bilkjøring – en god idé? - Samferdsel \(toi.no\)](#)

Demografiutvalget foreslår **mulige restriksjoner** i førerkortet knyttet til fart, passasjerer og merking. Andre restriksjoner kunne vært forbud mot å kjøre om natten. Det vil imidlertid være svært krevende å kontrollere at slike restriksjoner overholdes i praksis. Det er begrenset med politikontroller på veiene, særlig i grisgrendte strøk, som jo dette forslaget er ment å fange. Restriksjoner vil derfor ikke kunne oppveie den økte ulykkesrisikoen som er forbundet med førerkort for 16-åringer.

MA – Rusfri trafikk og Ung i Trafikken er derfor svært skeptisk til at det nå foreslås forsøk med førerkort til 16-åringer, fordi det er forbundet med høy risiko for alvorlige trafikkulykker.

Med vennlig hilsen

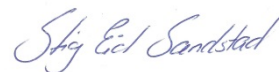
MA – Rusfri Trafikk og Ung i Trafikken



Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Generalsekretær



Anne Beate Budalen
Rådgiver trafikksikkerhet



Stig Sandstad
Leder Ung i Trafikken

