



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Arkivsak

21/08782-1

Saksbehandler

Gunn Henriette Auensen

Saksgang

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget

Møtedato

24.02.2021

Forslag om førerkort til 16-åringer

Innstilling fra fylkesrådmann

Vestfold og Telemarks fylkeskommunes trafikksikkerhetsutvalg slutter seg ikke til at forslaget om førerkort til 16-åringer blir gjennomført.

Bakgrunn og saksgang

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har sendt på høring demografiutvalgets utredning *NOU 2020:15 Det handler om Norge*, med høringsfrist 26. mars. Politisk sak om NOU 2020:15 med innspill fra flere sektorer i fylkeskommunen skal opp i Hovedutvalg for klima, areal og plan (HKAP) 24. mars og Fylkesutvalget (FU) 9. april. Vedtak fra FU må ettersendes.

I NOU 2020:15 foreslås bl.a. et forsøk med begrenset førerkort for 16-åringer for å bedre mobilitet for ungdom i distriktene. Trafikksikkerheten er ikke vurdert. Ordene trafikksikkerhet og nullvisjon nevnes ikke i dokumentet. Det anbefales at lokale forhold som veistandard og trafikkbildet vurderes i valget av eventuelle forsøkskommuner. Videre skisseres mulige restriksjoner i førerkortet knyttet til fart, passasjerer og merking (tilsvarende L-skilt). Fylkeskommunens trafikksikkerhetsutvalg (FTU) behandler i ekstraordinært møte dette forslaget om førerkort for 16-åringer. FTUs vedtak sendes som innspill til fylkeskommunens sak på NOU 2020:15. Det foreslås også at FTUs vedtak sendes KMD som eget innspill.

Saksopplysninger

I 2019 ble 19 unge mennesker mellom 16-25 år drept i trafikken og 113 ble hardt skadet i i Norge. De fleste var bilførere eller bilpassasjerer. Når vi tar hensyn til kjørelengde har de yngste bilførerne, sammen med de eldste bilførerne, klart høyest ulykkesrisiko. Bilførere i alderen 18-19 år hadde f.eks. fem til seks ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadet i perioden 2013-2016 sammenlignet med bilførere i alderen 25-64 år. Denne risikoen er spesielt stor blant unge mannlige bilførere (18-24 år), som er vesentlig mer utsatt enn unge kvinner. I tillegg bidrar også unge bilførere til at trafikanter i andre aldersgrupper blir drept eller hardt skadet - disse inngår ikke i «ungdomsstatistikken».

De fleste 16-åringer vil kunne tilegne seg tekniske kjøreferdigheter som gjør dem i stand til å ha kontroll over kjøretøyet i de fleste vanlige trafikksituasjoner. Bilkjøring krever kjøreteknisk

ferdighet og trafikal forståelse samt risikoforståelse og selvregulering. Det er vitenskapelig dokumentert at unge ikke har ferdig utviklet evnen til risikoforståelse og selvregulering. Ulykker med unge førere kan ofte relateres til høy fart, rus og manglende bruk av bilbelte. Erfaringer fra steder og kjøretøy med 16 års aldersgrense på førerkort bekrefter den høye ulykkesrisikoen. Tall fra USA viser f.eks. at førere på 16–17 år har ca. 80 prosent høyere risiko enn førere på 18–19 år. I Norge er de yngste med førerkort for traktor (16-18 år) involvert i flest ulykker.

Fylkeskommunen har identifisert ungdom som en utsatt gruppe i trafikken; i Vestfold fylkeskommunes trafikksikkerhetsplan 2018-2022 og Telemark fylkeskommunes Areal og transportplan år 2018-2025. FTU har i sin aktivitetsplan rettet en rekke tiltak mot ungdom; Trafikksambassadørene, Real Life Auto, Trafikkseminarer og TS-hallen.

Demografiutvalget legger til grunn at en forsøksordning med begrenset førerkort for 16-åringer i utkantkommuner vil medføre lavere risiko fordi trafikkmiljøet er enklere enn i byer og bynære strøk. Tallene viser oss derimot at de fleste alvorlige ungdomsulykkene skjer på landevei med lite trafikk. Det finnes flere årsaker til det; et krevende veinett med krappe kurver, krevende stigningsforhold og vekslende føreforhold stiller store krav til planlegging og selvkontroll. I tillegg har utkantkommuner oftere en «bilkultur» som legger opp til risikofylt kjøring.

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 krevende å kontrollere at restriksjonene overholdes i praksis. Det er begrenset med politikontroller på veiene, og teknologi som for eksempel fartssperre lar seg lett overprøve. Det virker lite sannsynlig at de foreslåtte restriksjonene vil kunne oppveie den økte ulykkesrisikoen som er forbundet med førerkort for 16-åringer.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Saken har ingen konsekvenser for fylkeskommunen.

Fylkesrådmannens vurdering

NOU 2020:15 løfter behovet for bedre mobilitet for unge på bygda. Trafikksikkerheten er dessverre ikke vurdert i dokumentet. Statistikken, erfaringer med bilkultur og manglende tilstedeværelse fra politiet taler imot forslaget om førerkort for 16-åringer. Behovet for oppfølging av ungdom i trafikken er synlig i tidligere politiske vedtak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2022, fylkeskommunale planer og aktivitetsplaner.