



Dato 25. januar 2019  
J. nr. 2015-4065

**Beslutningsreferat med bemærkninger fra DTU-rapporten som drøftet på Færdselssikkerhedskommissionens 89. møde fredag den 25. januar 2019**

I mødet deltog:

MF Kim Christiansen  
MF Lennart Damsbo-Andersen  
MF Brigitte Klintskov Jerkel  
MF Kristian Pihl Lorentzen  
MF Henning Hyllested  
MF Karsten Hønge  
Adm. Direktør Erik Østergaard  
Adm. Direktør Thomas Møller Thomsen  
Borgmester Ole Bjørstorp, KL  
Formand Rolf Skovlørkke, Danske Motorcyklister  
Kontorchef Lisa Pontoppidan Chahil  
Fg. Kontorchef Lisbeth Gro Nielsen  
Næstformand Anne Brix Christensen  
Afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen  
Politiinspektør Jens Christian Jespersen  
Politiassistent Carsten Weber Hansen  
Seniorforsker Mette Møller  
Direktør Mogens Kjærgaard Møller  
Projektchef Steffen Rasmussen  
Formand Mette Fynbo  
Kontorchef Kirsten Søndergaard Munck

Oplægsholdere:

Marianne Foldberg Steffensen, Vejdirektoratet  
Mette Fynbo, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker  
Mette Møller, Transport DTU  
Jørn Pakula Andresen, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter

Fra sekretariatet deltog:

Fuldmægtig Marcus Philip Louens (sekretær)



Stud.jur. Emma Gemal Rasmussen

Side 2/7

Følgende deltog ikke i mødet:

MF Villum Christensen, MF Roger Matthisen, MF Andreas Steenberg, Enhedschef Anette Lykke Petri, Centerchef Erik Terp Jensen, Kontorchef Jesper Høgh Bach, Landsformand René Arnt, Miljøkonsulent Kjeld H. Jensen, Direktør Klaus Bondam

## **D A G S O R D E N**

- 1.** Godkendelse af dagsorden
- 2.** Godkendelse af referat og beslutningsreferat af Færdselssikkerhedskommissionens 88. møde den 5. oktober 2018
- 3.** Årsulykkesstatus for 2018 (foreløbige ulykkestal) ved Marianne Foldberg Steffensen, Afdelingsleder, Vejdirektoratet (10 min)
- 4.** Præsentation af Havarikommissionen for Vejtrafikulykkes temarapport om knallertulykker (lille knallert) ved Mette Fynbo, Formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (20 minutter)
- 5.** Præsentation af DTU's forskningsprojekt vedrørende nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til stor knallert og lille motorcykel ved Mette Møller, Seniorforsker, DTU (25 min)
  - 5.1.** Bemærkninger/kommentarer til DTU's undersøgelse (20 minutter)
- 6.** Overtrædelser i forbindelse med forsøgsordning om udstedelse af kørekort til 17-årige – udviklingen i tal – ved Rigspolitiet (10 min)
- 7.** Orientering om arbejdet med ny handlingsplan ved Lennart Damsbo-Andersen, Formand for Opfølgingsgruppen (10 min)
- 8.** Meddelelser fra formanden
- 9.** Meddelelser fra medlemmerne
- 10.** Eventuelt
- 11.** Næste møde i Færdselssikkerhedskommissionen
  - Planlagt til fredag den 10. maj 2019



**Kim Christiansen** indledte med at meddele, at der var sket nogle udskiftninger blandt kommissionens medlemmer. **Ole Bjørstorp** var blevet beskikket som fast repræsentant for Kommunernes Landsforening. **Lisbeth Gro Nielsen** var blevet beskikket som fast repræsentant for Justitsministeriet. **Jens Christian Jespersen** var blevet beskikket som fast sagkyndig for Københavns Politi. Endeligt var **Steffen Rasmussen** blevet genbeskikket som fast sagkyndig for Kommunernes Landsforening.

#### **Ad dagsordenens punkt 1. Godkendelse af dagsorden**

Dagsordenen blev godkendt.

#### **Ad dagsordenens punkt 2. Godkendelse af referat og beslutningsreferat af Færdselssikkerhedskommissionens 88. møde den 5. oktober 2018**

Referaterne blev godkendt.

#### **Ad dagsordenens punkt 3. Årsulykkesstatus for 2018 (foreløbige ulykkestal) ved Marianne Foldberg Steffensen, Afdelingsleder, Vejdirektoratet**

**Marianne Foldberg Steffensen** præsenterede de foreløbige ulykkestal for 2018. De foreløbige tal viste, at omkring 175 personer havde mistet livet og 3.257 personer var kommet til skade i trafikken i 2018. I den forbindelse var det væsentligt at bemærke, at der var mange usikkerheder forbundet med tallene. Det endelige ulykkestal for 2018 kunne derfor først blive meldt ud i maj 2019. **Marianne Foldberg Steffensen** nævnte desuden, at der hvert år var udsving i ulykkestallene som var svære at forklare. Vejdirektoratet ville derfor gerne se på udviklingen over en periode på 5 år.

Oplægget og konklusionerne heri blev taget til efterretning.

#### **Ad dagsordenens punkt 4. Præsentation af Havarikommissionen for Vejtrafikulykkes temarapport om knallertulykker (lille knallert) ved Mette Fynbo, Formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker**

**Mette Fynbo** præsenterede Havarikommissionens rapport om knallertulykker som afgrænset til lille knallert. Lille knallert var den type køretøjer, hvor risikoen for at komme til skade eller blive dræbt var størst. Rapporten inddelte knallertføreren i en gruppe med unge op til 20 år og en voksengruppe over 20 år. Det var kendetegnene for de unge, at de var risikovillige og kørte meget stærkt på tunede knallerter. Dette var den hyppigste ulykkesårsag. Alle knallerterne var desuden konstruktivt ændrede. En del af de voksne knallertkørere var typisk påvirkede af alkohol og en anden gruppe blev påkørt bagfra.



**Mette Fynbo** påpegede, at Havarikommissionen anbefalede en indsats mod tuning og for høj hastighed, mere kommunikation om vigtigheden af at benytte hjelm og af at spænde den, en indsats mod gentagen knallertkørsel i påvirket tilstand, kontrolindsatser ved politiet og vejudformning, der i højere grad tilgodeså knallertkørerens sikkerhed.

Præsentationen og konklusionerne heri blev taget til efterretning.

**Ad dagsordenens punkt 5. Præsentation af DTU's forskningsprojekt vedrørende nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til stor knallert og lille motorcykel ved Mette Møller, Seniorforsker, DTU**

**Mette Møller** præsenterede DTU's forskningsprojekt vedrørende nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til stor knallert og lille motorcykel. Undersøgelsen bestod bl.a. af en kortlægning af knallertkørsel i dag, en uheldsanalyse, litteraturundersøgelse og en landsdækkende spørgeskemaundersøgelse.

Undersøgelsen viste, at det var få der i praksis valgte tohjulede motorkøretøjer. Her spillede specielt økonomi og sociale normer ind i valget af transportmiddel. Herudover viste undersøgelsen, at der blandt dem, der kørte knallert, var flere mænd og personer uden kørekort til bil, mere end halvdelen af turene havde en varighed på mindre end 20 minutter, og at unge primært brugte knallerten til fritidsture.

**Mette Møller** nævnte desuden, at der var størst risiko for alvorlig tilskadekomst og død på tohjulede motorkøretøjer. Den samlede udgift ved nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til stor knallert vurderede DTU at være på 103 mio. kr. Den samlede udgift ved nedsættelse af aldersgrænsen for kørekort til lille motorcykel vurderede DTU at være på 256 mio. kr.

**Kristian Pihl Lorentzen** spurgte, om DTU's beregner også tog højde for erfaringer fra andre lande, herunder Sverige, hvor aldersgrænsen var lavere end i Danmark. Han spurgte endvidere, om man havde taget værdien af frihed i forhold til de unges mobilitet med i beregningen.

**Mette Møller** nævnte, at man i litteraturundersøgelsen havde inddraget erfaringer fra udlandet, men at der i øvrigt ikke var inddraget erfaringer fra Sverige i beregningerne. Hun bemærkede desuden, at værdien af frihed var svær at måle på, hvorfor de kun kom til udtryk igennem interviews. Dette var derfor ikke inddraget i den samfundsøkonomiske beregning.

**Kim Christiansen** spurgte, om man havde skelet til, at 15-årige i dag kunne køre på Speed Pedelecs, som kunne køre 45 km/t. Han spurgte, om man havde overvejet, hvorvidt det var mere eller mindre farligt end at køre på stor knallert.



**Mette Møller** bemærkede, at dette forhold selvfølgelig var interessant, men at det ikke var en del af projektet.

**Thomas Møller Thomsen** spurgte, om man havde undersøgt, hvorvidt de unge knallertkørere ville tune en knallert 45. **Mette Møller** forklarede, at de unge faktisk hellere ville have lov til at køre hurtigere på en lille knallert, end at få lov til at køre på en stor knallert.

### **Ad dagsordenens punkt 5.1. Bemærkninger/kommentarer til DTU's undersøgelse**

**Mogens Kjærgaard Møller** påpegede, at man i Sverige havde oplevet et fald i salget af knallerter. Knallertulykkerne var overrepræsenteret i ulykkesbilledet, og var det køretøj med størst ulykkesrisiko. Rådet kunne desuden bekræfte, at forældrene generelt ikke ønskede at nedsætte aldersgrænsen til stor knallert og var imod en sådan ordning. Med den risikovillighed, som sås hos de unge, var det derfor bekymrende, hvis de skulle have lov til at køre på en stor knallert.

**Jens Christian Jespersen** bemærkede, at det var helt entydigt i en trafiksikkerhedsmæssig kontekst, at der ville være en forøget risiko for uheld, hvis man nedsatte aldersgrænsen for stor knallert. Det ville uden tvivl give flere ulykker.

**Mette Fynbo** var enig i, at de unge kørte med stor risiko.

**Carsten Weber Jensen** erklærede sig enig med **Mogens Kjærgaard Møller** og nævnte, at de unges risikoadfærd var vigtig at have for øje, og at det var bekymrende at give de unge lov til at køre på en stor knallert, som desuden også skulle føres på kørebanen med anden trafik. **Carsten Weber Jensen** bemærkede i forlængelse heraf, at de unge ikke ville have kørekort til stor knallert, da det ville få betydning for deres kørekort til bil, hvis de fik frataget førerretten.

**Thomas Møller Thomsen** bemærkede, at man måtte erkende værdien af mobilitetsforbedringen, hvis aldersgrænsen for stor knallert blev sat ned. Hvis man imidlertid så bort for dette og alene så på tallene og ulykkes- og trafikbilledet, var det svært at anbefale en nedsættelse af aldersgrænsen ud fra et trafiksikkerhedsperspektiv.

**René Arnt** fra Dansk Kørelærer-Union indsendte en skriftlig bemærkning, da han ikke kunne deltage i mødet. **René Arnt** bemærkede, at "Dansk Kørelærer-Union har med interesse læst rapporterne vedrørende kørsel på knallert 45 og lille motorcykel og nedsættelse af alderen for erhvervelse af kørekort til disse kategorier. Uagtet at en nedsættelse af alderen antageligt vil udgøre en færdselssikkerhedsmæssig udfordring og risiko, er det Dansk Kørelærer-Unions opfattelse at alderen for erhvervelse af kørekort til disse kategorier bør nedsættes, således at alderen bringes i større overensstemmelse med



resten af EU og samtidig øger fremkommeligheden for de unge. I forbindelse med en sådan nedsættelse bør det samtidig vurderes om køreundervisningen skal indeholde yderlig læring i holdning og adfærd. ”

### **Ad dagsordenens punkt 6. Overtrædelser i forbindelse med forsøgsordning om udstedelse af kørekort til 17-årige – udviklingen i tal – ved Rigspolitiet**

**Jørn Pakula Andresen** præsenterede udviklingen for overtrædelser i forbindelse med forsøgsordning om udstedelse af kørekort til 17-årige. I alt havde 24.498 17-årige fået kørekort i 2017 og 27.456 i 2018. I 2017 var der 51 forseelser, hvor 17-årige kørte bil uden ledsager eller hvor ledsageren ikke opfyldte betingelserne for at være ledsager. I 2018 var der 169 forseelser af samme kategori.

**Jørn Pakula Andresen** nævnte, at der havde været ét personskadeuheld i 2018 med en 17-årig, der havde taget kørekortet i 2017. Herudover havde der været 4 personskadeuheld i 2018 med 17-årige, der havde taget kørekortet i 2018.

**Jørn Pakula Andresen** påpegede, at Politiet som oftest skulle ændre sin mentale bevidsthed og benytte sig af nye redskaber, når der kom ny lovgivning. Derfor gik der normalt et stykke tid fra ordningen blev implementeret, til man så en forskel i tallene. Han nævnte desuden, at Politiet kontrollerede de 17-åriges kørsel under patruljering og ved tips.

Præsentationen og konklusionerne heri blev taget til efterretning.

### **Ad dagsordenens punkt 7. Orientering om arbejdet med ny handlingsplan ved Lennart Damsbo-Andersen, Formand for Opfølgningsgruppen**

**Lennart Damsbo-Andersen** orienterede om arbejdet med den nye handlingsplan for perioden 2021-2030. Arbejdsdelingen skulle fordeles således, at Færdselssikkerhedskommissionen vedtog den endelige handlingsplan og løbende blev inddraget i processen med fastlæggelse af mål, målepunkter (de såkaldte Key Performance Indicator (KPI'er)) og fokusområder. Opfølgningsgruppen besluttede, hvornår delelementer og udkast til handlingsplan skulle drøftes med kommissionen. Herudover skulle Opfølgningsgruppen fremlægge en plan for inddragelse af interessenter, politikere m.fl. for kommissionen. Endeligt lavede arbejdsgruppen forslag til tidsplan for arbejdet og udarbejdede baggrundsnotater til brug for Opfølgningsgruppens drøftelser.

**Lennart Damsbo-Andersen** nævnte, at den endelige handlingsplan blev forelagt medio 2020. Handlingsplanen skulle være relativ kort, men blev suppleret med et idé- og effektkatalog over mulige indsatser inden for de enkelte



fokusområder. Hertil nævnte han, at det skulle vurderes, om EU's målsætninger på færdselssikkerhedsområdet skulle indarbejdes i handlingsplanen. Afslutningsvis nævnte **Lennart Damsbo-Andersen**, at tanken var, at arbejdsgruppen nu havde fået mandat, således at den kunne arbejde videre med et oplæg til Opfølgingsgruppen uanset om der blev udskrevet valg før næste kommissionsmøde.

Orienteringen blev taget til efterretning.

### **Ad dagsordenens punkt 8. Meddelelser fra formanden**

**Kim Christiansen** oplyste, at han ikke havde nogen meddelelser til Færdselssikkerhedskommissionen.

### **Ad dagsordenens punkt 9. Meddelelser fra medlemmerne**

Der var ingen meddelelser fra medlemmerne.

### **Ad dagsordenens punkt 10. Eventuelt**

Intet at tilføje.

### **Ad dagsordenens punkt 11. Næste møde i Færdselssikkerhedskommissionen**

**Kim Christiansen** oplyste, at det næste møde blev afholdt fredag den 10. maj 2019. Han nævnte, at beskikkelsen af repræsentanter for de politiske partier bortfaldt ved udskrivelsen af nyvalg til Folketinget. Hvis der blev udskrevet valg, og der ikke var beskikket nye medlemmer for partierne inden den 10. maj 2019, ville kommissionsmødet blive aflyst og udskudt.