

Aldersgrænse for knallertkørsel

En sænkning af aldersgrænsen for knallertbevis fra 16 til 15 år forventes at føre til yderligere 2 dræbte og 145 kvæstede om året i den danske trafik. Blandt 15 årige forventes, at antallet af personskader mere end fordobles. Men også 14 årige vil komme oftere til skade.

Af Søren Underlien Jensen, Trafitec, suj@trafitec.dk

Introduktion

Rådet for Sikker Trafik har givet Trafitec til opgave at belyse, hvad ændringer af aldersgrænser for knallertkørsel kan forventes at betyde for trafikikkerheden. Rapporten (Jensen, 2010) herom indgik i et høringssvar i relation til et lovforslag om knallertkørsel, som Justitsministeriet sendte til høring med svarfrist den 27. august 2010.

I nærværende artikel beskrives, hvordan en sænkning af aldersgrænsen for knallertbevis fra 16 til 15 år forventes at påvirke trafikikkerheden. Rapporten belyser også en række andre forhold af betydning for knallertkøreres sikkerhed, men disse indgår ikke i nærværende artikel.

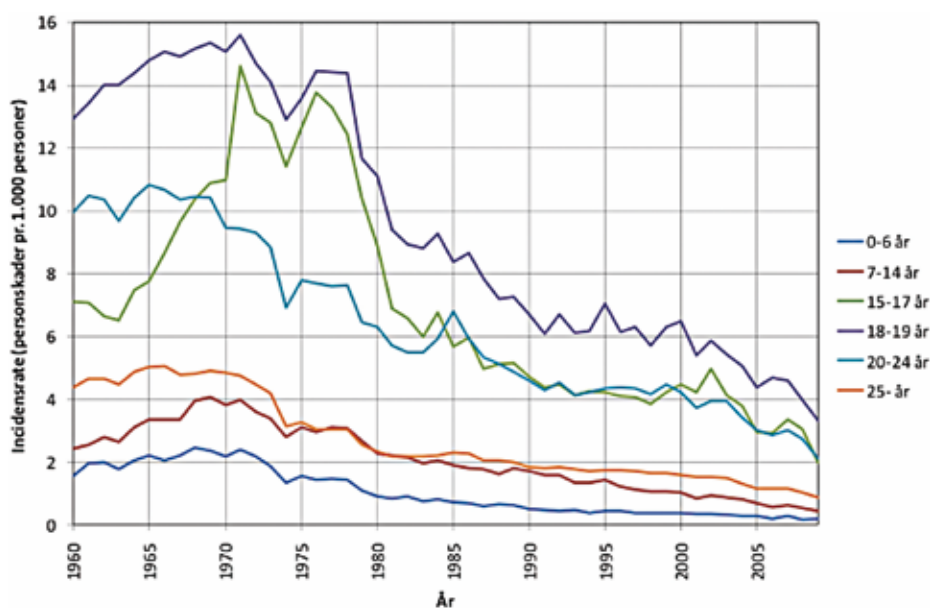
Tidligere erfaringer med aldersgrænser

For at belyse de potentielle sikkerhedsmæssige konsekvenser af at sænke aldersgrænsen for knallertbevis fra 16 til 15 år i dag blev undersøgelser af tidligere ændringer af al-

dersgrænsen udført. I Danmark blev aldersgrænsen for knallertkørsel sænket fra 16 til 15 år i 1971, og i 1980 blev aldersgrænsen atter hævet fra 15 til 16 år. Samtidig med hævingen af aldersgrænsen i 1980 blev der

	Bedste estimat for effekt	
	14 årige	15 årige
Dræbte	+28%	+59%
Personskader	+10%	+121%
Fodgænger	-7%	+1%
Cykel	-19%	+3%
Knallert (lille og stor)	+149%	+383%
Motorcykel	+75%	+28%
Bil og andet køretøj	+11%	+13%

Tabel 1. Forventede procentuelle effekter af sænkning af aldersgrænsen for knallertbevis fra 16 til 15 år. Minus fortegn angiver et fald.



Figur 1. Udvikling i incidensrate (politirapporterede personskader i trafikken pr. 1.000 indbyggere) i Danmark blandt seks aldersgrupper.

indført obligatorisk undervisning for 16 og 17 årige, som forudsætning for erhvervelse af knallertbevis.

Sænkningen af aldersgrænsen i 1971 kunne desværre kun undersøges for aldersgrupper, ikke for de enkelte alderstrin. De omfattende undersøgelser viser, at sænkningen af aldersgrænsen medførte en stigning i personskader på lille knallert på 146% blandt 7-14 årige. Denne stigning blev opvejet af fald i personskader på cykel og motorcykel, så det samlede antal personskader blandt 7-14 årige var uforandret. Dog steg antallet af dræbte 7-14 årige svagt med 13%. Blandt 15-17 årige forekom en stigning i personskader på lille knallert på 41%, mens skader på cykel faldt og skader på motorcykel steg. Det samlede antal personskader blandt 15-17 årige steg med 24%, og antallet af dræbte steg med 70%. Ved opgørelserne af sikkerhedseffekter er

Transportform	Skadesgrad	Rapporteret pr. år		Effekt pr. år			I alt
				Sænkning af aldersgrænse		Obligatorisk undervisning	
		14 årige	15 årige	14 årige	15 årige	15 årige	
Fodgænger	Dræbt	0,4	0,6	-0,0	+0,0		-0,0
	Alvorlig skade	5,8	7,4	-0,4	+0,1		-0,3
	Let skade	5,6	8,0	-0,4	+0,1		-0,3
Cykel	Dræbt	0,8	0,6	-0,2	+0,0		-0,1
	Alvorlig skade	12,8	11,8	-2,4	+0,4		-2,1
	Let skade	13,4	12,8	-2,5	+0,4		-2,2
Knallert (lille og stor)	Dræbt	0,2	0,4	+0,3	+1,5	-0,2	+1,6
	Alvorlig skade	13,6	21,8	+20,3	+83,4	-10,4	+93,2
	Let skade	6,8	16,6	+10,1	+63,6	-8,0	+65,7
Motorcykel	Dræbt	0,0	0,0	+0,0	+0,0		+0,0
	Alvorlig skade	0,4	0,6	+0,3	+0,2		+0,5
	Let skade	0,4	0,4	+0,3	+0,1		+0,4
Bil og andet køretøj	Dræbt	0,8	1,0	+0,1	+0,1		+0,2
	Alvorlig skade	6,8	9,2	+0,7	+1,2		+1,9
	Let skade	15,2	25,6	+1,7	+3,3		+5,0
Opsummeret	Dræbt	2,2	2,6	+0,2	+1,7	-0,2	+1,7
	Alvorlig skade	39,4	50,8	+18,4	+85,3	-10,4	+93,2
	Let skade	41,4	63,4	+9,2	+67,5	-8,0	+68,6
Alle samlet	Dræbt	2,2	2,6	+0,6	+1,5	-0,2	+2,0
	Alvorlig skade	39,4	50,8	+3,7	+62,1	-10,4	+55,4
	Let skade	41,4	63,4	+3,9	+77,6	-8,0	+73,5

Tabel 2. Årligt politirapporterede personskader med 14 og 15 årige i 2005-2009 samt årlig forventet effekt af sænkning af aldersgrænsen for knallertbevis fra 16 til 15 år samt obligatorisk undervisning af 15 årige, som forudsætning for erhvervelse af knallertbevis. Minus fortegn angiver fald i personskader.

der taget højde for demografiske udviklinger og generelle udviklinger i trafikikkerheden. De angivne sikkerhedseffekter er statistisk signifikante (vi er mere end 95% sikre på, at antallet har ændret sig) på nær den svage stigning i dræbte 7-14 årige.

Indførelsen af obligatorisk undervisning i 1980 blev undersøgt af Engel og Thomsen (1989), og de fandt, at den medførte et signifikant fald på 11% i knallertuheld blandt 16 årige, mens der for 17, 18 og 19 årige var tale om et uændret eller svagt stigende antal uheld dog uden at være statistisk signifikant. Næsten samme resultater findes i den nye undersøgelse (Jensen, 2010), nemlig fald på hhv. 15 og 4% i personskader på knallert blandt 16 og 17 årige. De anvendte metoder i de to undersøgelser er ganske forskellige.

Hævningen af aldersgrænsen i 1980 er undersøgt for de enkelte alderstrin. Også her er der taget højde for demografiske udviklinger og generelle udviklinger i trafikikkerheden. Blandt både 12 og 13 årige ses fald i personskader på knallert, men de opvejes af stigninger i personskader til fods og på cykel. Derfor er det samlede antal personskader både blandt 12 og 13 årige uændret. Blandt 14 årige forekom et fald på 60% i personskader på knallert, og det opvejes ikke fuldt ud af stigninger i antal personskader til fods

og på cykel. Derfor faldt det samlede antal personskader med 9%, og antallet af dræbte 14 årige faldt svagt med 22%. Blandt 15 årige forekom et fald på 79% i personskader på knallert, og antallet af personskader ved andre transportformer faldt også, dog kun ganske svagt. Således faldt det samlede antal personskader med 55%, og antallet af dræbte 15 årige faldt med 37%. De angivne sikkerhedseffekter er statistisk signifikante på nær den faldet i dræbte 7-14 årige.

Undersøgelserne af ændringer af aldersgrænsen for knallertkørsel både i 1971 og 1980 peger i samme retning. En sænkning af aldersgrænsen medfører flere dræbte og kvæstede i trafikken. Baggrunden herfor er ret enkel. Risikoen ved knallertkørsel er langt højere end færdsel med andre transportformer. Faktisk er risikoen typisk 35-100 gange højere. Samtidig synes erfaring med kørsel på knallert kun at have beskedent betydning for risikoen ved knallertkørsel.

En ændring af aldersgrænsen fra 16 til 15 år eller omvendt påvirker det samlede antal dræbte og kvæstede blandt 14 og 15 årige. En sådan ændring påvirker også fordelingen af dræbte og kvæstede på transportformer blandt 12, 13, 16 og 17 årige, men ikke det samlede antal.

I figur 1 findes udviklingen i incidens-

rate blandt seks aldersgrupper. Figuren viser tydeligt, at de 15-17 årige kom særligt ofte til skade i 1970'erne i Danmark. Faktisk tyder undersøgelserne på, at de politiske beslutninger om at tillade 15 årige at køre på knallert i 1971-1979 medførte, at omkring 220 yderligere blev dræbt og 5.500 flere blev kvæstet – hovedsageligt 15 årige – i denne periode.

Forventet effekt i dag

Konsekvenserne af at ændre aldersgrænsen for knallertbevis vil være langt mindre i dag end de var i 1970'erne, fordi trafikikkerheden i dag er væsentlig bedre især blandt børn og unge. Til vurdering af konsekvenserne af at sænke aldersgrænsen fra 16 til 15 år i dag er anvendt de reciprokke sikkerhedseffekter af hævnningen af aldersgrænsen i 1980, se tabel 1. Det er samtidig antaget, at sikkerhedseffekten af obligatorisk undervisning er en reduktion i dræbte og kvæstede på knallert på 10% blandt 15 årige, men denne effekt indgår ikke i tabel 1.

For at kunne foretage konsekvensvurderingen må man nødvendigvis have et udgangspunkt af dræbte og kvæstede. Her er benyttet de personskader, som politiet rapporterede i 2005-2009.

Man får forskellige resultater, om kon-

sekvensvurderingen foretages for enkelte transportformer og herefter summeres, eller foretages samlet for alle dræbte og kvæstede uden opdeling på transportformer, se tabel 2. Det skyldes, at dræbte og kvæstede blandt 14-15 årige er fordelt anderledes på transportformer i dag set i forhold til situationen omkring 1980, hvilket kan skyldes, at valg af transportform og / eller relative forskelle i risici mellem transportformer har ændret sig siden da. I tabel 2 er også opgjort personskader i 2005-2009.

Det er ikke muligt at afgøre, hvilken af de to opgørelsesmåder der giver de mest pålidelige resultater. Derfor vil et bedste bud være et gennemsnit. Således konkluderes, at sænkning af aldersgrænsen for knallertbevis fra 16 til 15 år og indførelse af obligatorisk undervisning for 15 årige vil resultere i omkring 2 dræbte, 74 alvorlige og 71 lette skader mere om året, eller i alt 147 flere person-

skader om året blandt 14-15 årige. Der er en vis usikkerhed på tallene, idet man med 95% sandsynlighed kan forvente, at antallet af personskader stiger med mellem 106 og 196 om året. Af de 147 flere personskader om året vil 129 ske blandt 15 årige, hvilket er mere end en fordobling af de 15 åriges nuværende risiko i trafikken. Næsten hele stigningen i personskader vil forekomme på knallert.

Tallene i tabel 2 er politirapporterede personskader. Antages effekten på personskader, der kun er registreret af skadestuer og sygehuse, at være den samme som for politirapporterede personskader, så vil det samlede antal af personskader i trafikken stige med ca. 750 om året.

Konklusion

En sænkning af aldersgrænsen for knallertbevis fra 16 til 15 år vil – uden tvivl –

have fatale og blodige konsekvenser. Man kan forvente i størrelsesordenen yderligere 2 dræbte og 145 kvæstede om året blandt 14-15 årige. Dertil kommer yderligere ca. 600 personer, som politiet ikke rapporterer, men som forventes at skulle behandles på skadestuer mv.

Referencer

- [1] Jensen, S. U. (2010): *Aldersgrænser for knallertkørsel – og anden lovgivning i relation til knallertkørsel*. Trafitec, Lyngby, Danmark.
- [2] Engel, U. og L. K. Thomsen (1989): Færdselsundervisning og propaganda – en færdselssikkerhedsfremmende foranstaltning? *Dansk Vejtidskrift*, nr. 12, side 295-297. ■