

Til
Transport, Bygnings- og Boligministeriet
trm@trm.dk
Ref: journalnr: 2016-4348

Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

10. august 2017

Hørings svar vedr. ”Udkast til forslag til lovforslag om små motoriserede køretøjer”

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

1. Vi er bekymret for introduktion og lovgivning af nye, usikre transportformer på cykelstier, fortove og veje

Eftersom udkastet ikke indeholder konkrete forslag til, hvordan nye regler for små motoriserede køretøjer tænkes udformet, hvor lang forsøgsordningen tænkes være, eller om den fx er geografisk afgrænset, er det naturligvis vanskeligt at forholde sig til forslaget faktiske konsekvenser.

Men som vi tolker intentionerne i bemærkningerne, er formålet med forslaget at åbne op for lovgivning af en lang række små motoriserede køretøjer med vidt forskellige karakteristika, som i dag ikke er tilladt i trafikken og heller ikke naturligt falder ind under eksisterende køretøjskategorier og -krav. Herunder fx motoriserede skateboards og motoriserede løbehjul med høje tophastigheder (op til 60 km/t) samt ”selvbalancerende køretøjer” i form af tohjulede air/hoverboards uden styr eller bremses. Nogle af disse har karakter af legetøj og er ikke beregnet til at være transportmidler.

Grundlæggende er Rådet for Sikker Trafik bekymret for denne udvikling, da højere hastigheder – og især store forskelle i hastigheder mellem forskellige transportmidler på samme areal – utvivlsomt vil betyde flere tilskadekomne (formentlig især børn og unge), mere utryghed og flere konflikter i trafikken generelt. Man kan frygte, at det vil give væsentlige trafiksikkerhedsmæssige udfordringer, hvis fx elektriske løbehjul, der kan køre meget hurtigt, må køre på vejen eller cykelstien, eller motoriserede skateboards må køre på cykelstien eller fortovet blandt børn og voksne. Dertil kommer en lang række uafklarede spørgsmål om krav til sikkerhedsudstyr, promillegrænser, kørekort mv.

Vi gør desuden opmærksom på, at Færdselssikkerhedskommissionen har udpeget netop bløde trafikanter som et særligt fokusområde, da de er overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne. De nyeste opgørelser over trafikulykker viser, at det er tydeligt, at det netop er disse trafikanter, som halter bagud i udviklingen. Der bør derfor være høj prioritering af trafiksikkerhedsfremmende tiltag for bløde trafikanter, frem for at der åbnes op for nye, farlige transportformer og decideret legetøj i trafikken.

Ulykkesanalysegruppen ved Odense Universitetshospital, Ortopædkirurgisk Afdeling har gennem årene vurderet personskader ved brug af nye former for "transporterende legetøjsformer", såsom segway, rulleskøjter, motoriserede skateboards, skateboards, rullehjul-sko og lignende, og har til Rådet for Sikker Trafik oplyst følgende:

"Det er tale om en kompleks vurdering, fordi der både kan være skader hos brugerne, og afledte skader blandt andre trafikanter. Men der er ingen tvivl om, at et sikkert trafikmiljø forudsætter forudsigelighed af mønstre og bevægelser. For de nye apparater er der IKKE en sådan forudsigelighed eller tilpasning, fx vil rulleskøjtebrugere svinge meget i bredden, og nye brugere af fx skateboard eller segway kan ikke med kort og forudsigelig afstand standse eller undvige. Det er derfor vores opfattelse, at en mere bred anvendelse af trafikveje mm skal forholdes de egentlige transportmidler, og at eventuel godkendelse af nye trafikmidler skal være underkastet en meget grundig godkendelsesprocedure, som belyser alle relevante forhold. Dvs. baseres på en grundig risikoanalyse – og ikke en ren administrativ juridisk sagsbehandling".

2. Erfaringer fra DK og andre lande bør kortlægges mere grundigt

På grund af den korte høringsperiode, som desuden har ligget i sommerferien, har det været vanskeligt at fremskaffe yderligere information fra andre lande. Grundlæggende mener Rådet for Sikker Trafik, at erfaringer fra andre lande – herunder både ulykker og regelsæt – bør kortlægges langt mere grundigt, end det er sket nu, inden der eventuelt sættes et dansk forsøg i gang, så man ikke risikerer at gå unødigt på kompromis med trafiksikkerheden, som det også påpeges af Ulykkesanalysegruppen.

Den forsøgsordning, der lægges op til, vil være langt mere vidtgående end reglerne i de lande, vi sammenligner os med ved fx at tillade potentielt meget farlige, hurtigtgående stykker "legetøj" i trafikken, hvilket med al sandsynlighed vil føre til flere ulykker.

I Holland, hvor hoverboards betegnes som legetøj og ikke må være på vejene, viser et nyligt studie fx en meget kraftig stigning i antal ulykker med disse¹ inden for de seneste år. Hvis disse – og andre, lignende transportmidler og legetøj - tillades i trafikken i Danmark, må man alt andet lige forvente en langt større stigning, da de i høj grad vil blandes med andre trafikanter.

3. Ulykkesdatabaserne skal være forberedt til registrering af ulykker med de forskellige typer køretøjer, ellers kan udviklingen ikke følges

Hvis det besluttet at lave en forsøgsordning, er der behov for registrering af ulykker med de forskellige motoriserede køretøjer og forskellige, nye trafikanttyper for at de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser kan følges. På nuværende tidspunkt kan politiet registrere en "fodgænger på hjul", men det er ikke præciseret, om der er tale om rulleskøjter, skateboard eller andet. Tilsvarende gælder for fx hoverboards, motoriserede løbehjul mv.

Det er meget vigtigt, at de enkelte køretøjer, som godkendes til forsøg, ikke blot kommer ind under en allerede eksisterende kategori, da det vil gøre det umuligt at følge udviklingen for allerede godkendte køretøjer, og dermed evaluere forsøget.

Hvis der skal fastsættes grænser for indtagelse af alkohol, aldersgrænser eller andet for de enkelte motoriserede køretøjer, vil disse skulle indarbejdes i de eksisterende statistikker, således at der kan evalueres på de fastsatte regler. Politiets, Vejdirektoratets og skadestuernes databaser skal derfor være forberedt til korrekt registrering, inden der eventuelt som forsøg tillades nye transportmidler på vejene.

4. Hvem må køre hvor? Og ud fra hvilke kriterier?

Af lovforslaget fremgår en opdeling af små motoriserede køretøjer i 2 grupper:

"Gruppe 1 omfatter selvbalerende køretøjer med ét eller to hjul og motoriserede skateboards, mens gruppe 2 omfatter speed pedelecs, motoriserede kickbikes og motoriserede løbehjul."

¹ <https://www.veiligheid.nl/organisatie/actueel/nieuws/aantal-letsels-door-hoverboards-drastisch-gestegen>

Det fremgår ikke nærmere af forslaget, om køretøjerne er grupperet, fordi det påtænkes, at de må køre på samme færdselsområder, har samme hastighedsgrænser eller samme krav til sikkerhedsudstyr, eller samme aldersgrænser eller andet. Det vil være ønskeligt med en begrundelse for denne opdeling, da det derved ville være lettere at forholde sig til de forventeligt trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, herunder også fx om der bliver krav om kørekort og dermed konsekvenser og krav til ændringer i køreundervisning, undervisningsmaterialer mv.

Men grundlæggende er det vanskeligt at forestille sig, hvordan man på en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig måde kan tillade fx selvbalancerende køretøjer, hurtigkørende løbehjul og motoriserede skateboards i trafikken, på hverken fortovet, cykelstien eller kørebanen.

I forhold til speed pedelecs, som har motorassistance på op til 45 km/t, bør der af trafiksikkerhedsmæssige årsager ikke ændres i de allerede gældende regler for disse.

5. Inddrag fagfolk og myndigheder

I udformningen af regler for en eventuel forsøgsordning opfordrer Rådet for Sikker Trafik til, at ministeriet inddrager relevante fagfolk og myndigheder, herunder politiet, vejmyndigheder, KL, køretøjstekniske eksperter, trafiksikkerhedseksperter og relevante organisationer, så det sikres, at der tages størst mulig hensyn til trafiksikkerheden, muligheden for at håndhæve loven i praksis - og der samtidig foretages en nøje risikovurdering af hvert enkelt type køretøj/legetøj, før det eventuelt tillades og på hvilke vilkår.

6. Høringsfase over udkast til regler for eventuel forsøgsordning

Rådet for Sikker Trafik forventer, at udkast til konkrete regler for en forsøgsordning sendes i høring hos alle relevante parter, så der bliver mulighed for at forholde sig til det konkrete forslag og dets potentielle konsekvenser for trafiksikkerhed og tryghed.

7. Økonomiske konsekvenser

I det sammenfattende skema fremgår, at det ingen økonomiske konsekvenser har for stat, regioner og kommuner. Det kan oplyses, at de Transport-

økonomiske Enhedspriser 2017 ² har fastsat prisen på en færdselsdræbt til 29.492.829 kr., en alvorlig tilskadekommen til 4.654.307 kr. og en lettere tilskadekommen til 608.667 kr.

De trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af en forsøgsordning er ikke er kortlagt, men det må alt andet lige forventes at få negative økonomiske konsekvenser pga. et forventeligt stigende antal ulykker med dræbte og tilskadekomne.

Med venlig hilsen

Pernille Ehlers
specialkonsulent

Mogens Kjærgaard Møller
adm. direktør

² <http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/Noegletal/Transportoekonomiske-Enhedspriser>