

Til

Færdselsstyrelsen

info@fstyr.dk

Sagsnr.: TS20000-00194

Rådet for Sikker Trafik

Lersø Parkallé 111

2100 København Ø

T +45 39 16 39 39

www.sikkertrafik.dk

Den 7. november 2018

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards.

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

Indledningsvis henviser vi til vores [tidligere høringssvar](#), dateret 10. august 2017, hvor vi – allerede inden forslagene til regler for de forskellige små motoriserede køretøjer var konkretiseret – udtrykte bekymring for idéen om at introducere og lovliggøre nye, usikre transportformer i trafikken.

Denne bekymring har vi fortsat. Grundlæggende må det forventes at blive til skade for trafiksikkerheden, hvis der åbnes op for en lang række motoriserede køretøjer af vidt forskellig karakter i trafikken – alle uden siddeplads, nogle meget svære at balancere på, nogle uden styr, nogle med usikre bremsemuligheder og de fleste med dårlige muligheder for anbringelse af lys og reflekser. Derudover vil det utvivlsomt øge både utrygheden og risikoen på cykelstierne, hvis der tillades en blanding af mange forskellige transportformer med vidt forskellige karakteristika og hastigheder. Det må også forventes, at det vil blive meget vanskeligt for politiet i praksis at håndhæve reglerne, da det fx kan være svært at skelne lovlige løbehjul fra ulovlige løbehjul og lovlige motoriserede skateboard fra ulovlige etc.

Ligeledes imødeser vi vanskeligheder ved at indsamle retvisende data om ulykkerne på de mange forskellige typer køretøjer, både på sygehusene og hos politiet og dermed at evaluere et eventuelt forsøg. Vi finder det samtidig problematisk, at der med forslaget stilles langt ringere krav til sikkerhedsudstyr (fx bremses, styr, ringeklokke) på disse nye motoriserede køretøjer end til almindelige cykler.

Ifølge de to udkast til bekendtgørelser skal køretøjerne "være CE-mærket jf. bekendtgørelse om indretning af maskiner", (som omhandler regler for maskiner,

udskifteligt udstyr, sikkerhedskomponenter, hejse- og løftetilbehør, kæder, tove og stropper, aftagelige mekaniske kraftoverføringsaksler og delmaskiner) i forhold til arbejdssikkerhed, men ikke er udformet med henblik på sikkerhed i trafikken. Så da de er CE-mærket, betyder altså ikke nødvendigvis, at de opfylder krav til sikkerhed i trafikken i forhold til fx bremse- og styreegenskaber, maximal hastighed, mulighed for anbringelse af lys og reflekser mv. som fx el-cykler skal gøre for at måtte sælges som el-cykler og anvendes i trafikken. Der åbnes altså i praksis op for, at det bliver lovligt at køre på apparater, som ikke opfylder de mest basale sikkerhedsmæssige krav, som der stilles til alle andre transportmidler og sikkerhedsudstyr (fx autostole, cykelhelme, styrthjelme mv.) i trafikken.

Helt grundlæggende er vi betænkelige ved – i den almindelig trafik – at tillade legetøj og ”sjove” køretøjer, som må formodes særligt at appellere til børn og unge og lægger op til kåd adfærd. Vi mener, at vi som samfund har en særlig pligt til at passe på børn og unge. Og det gør vi ikke, hvis forslaget gennemføres. Gennem de seneste mange år har vi i Danmark opnået rigtig gode resultater med at reducere antallet af dræbte og tilskadede børn og unge i trafikken, og denne udvikling risikerer vi at sætte over styr, hvis vi slipper trafikanterne – herunder forventeligt også en del mindre børn – løs på usikre køretøjer med motor.

Vi henleder igen opmærksomheden 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 trafikikkerhedsfremmende tiltag for bløde trafikanter, frem for at der åbnes op for nye, farlige transportformer og decideret legetøj i trafikken.

Forslaget vil efter Rådets vurdering utvivlsomt få konsekvenser i form af øgede samfundsmæssige udgifter pga. flere tilskadede og dræbte. Ifølge Finansministeriets beregninger¹ er værdien af et ”statistisk liv” 32 mio. kr., (hvilket betyder, at tiltag, der **forebygger** dødsfald - fx i trafikken – sparer samfundet for 32 mio. kr. hver gang et dødsfald undgås – og omvendt: at tiltag, der medfører flere dødsfald, kan blive meget dyre). I tråd med Finansministeriets beregninger viser den nyeste opgørelser fra DTU², at en trafikdræbt koster samfundet ca. 34,5 mill. kr., en alvorlig tilskadede ca. 5,3 mill. og en lettere tilskadede ca. 675.000 kr. Lovliggøres nye, usikre transportmidler på vejene som foreslået, vil det derfor forventeligt medføre øgede udgifter til stat, regioner og kommuner.

¹ <https://www.fm.dk/nyheder/pressemeddelelser/2017/08/ny-vejledning-i-samfundsoekonomiske-konsekvensvurderinger>

²DTU: Transportøkonomiske Enhedspriser 2018: <http://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

Mht. den foreslåede ansvarsforsikringspligt for førere af motoriserede løbehjul, selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards forekommer der umiddelbart at være en særlig problemstilling i forhold til børn under 15 år. Vi formoder, at de foreslåede regler skal forstås sådan, at den 9-årige dreng, der får et hoverboard i julegave, skal sørge for at have tegnet en ansvarsforsikring, før han kører på det i trafikken. Hvordan tænkes denne kommunikationsopgave (som i høj grad også berører forældre) løst? I et andet tænkt eksempel leger to drenge, Carl og Victor, på hhv. 10 og 11 år på Carls hoverboard. Victor låner det. Han er utrænnet og forårsager en ulykke i et sammenstød med en cyklist, hvor både Victor og cyklisten kommer til skade. Hvordan stiller det parterne rent forsikringsmæssigt? Et andet ubesvaret spørgsmål synes at være, hvordan politiet skal håndhæve kravet om ansvarsforsikringspligt overfor personer under 15 år?

Kommentarer til de to bekendtgørelser

Motoriserede/eldrevne løbehjul

Rådet for Sikker Trafik er betænkelig ved at lovliggøre motoriserede/eldrevne løbehjul i trafikken som foreslået. Af flere grunde:

- Helt grundlæggende finder Rådet for Sikker Trafik som nævnt, at det er uforsvarligt at tillade selv små børn at køre på motoriserede løbehjul i trafikken. Det gælder også, selv om barnet skal "følges med og være under kontrol af en myndig person". Det er vanskeligt at forestille sig, hvordan en voksen - uanset om vedkommende går, cykler eller kører på løbehjul ved siden af – kan forhindre et fx 6- eller 8-årigt barn i miste kontrollen over et hurtigtgående motoriseret løbehjul og udsætte sig selv og andre for farlige situationer og ulykker i trafikken.
- Bekendtgørelsen lægger op til at lovliggøre løbehjul, hvor motoren højst kan drive køretøjet op til en hastighed på 20 km/t. Imidlertid findes der på markedet en del motoriserede løbehjul, der kan køre væsentligt hurtigere, nogle op til 50-60 km/t. Det vil i en lang række situationer være vanskeligt at sondre mellem ulovlige og lovlige løbehjul, herunder for forbrugerne. Tilsvarende vanskeligt vil det være for politiet, og dermed gøre det svært i praksis at håndhæve loven. Den deraf følgende lave opdagelsesrisiko vil med stor sandsynlighed øge risikoen for kørsel på ulovlige og meget hurtige løbehjul, som vil kunne skabe utryghed for andre trafikanter. Disse ses allerede på vejene i dag, da mange enten fejlagtigt tror, at de er lovlige eller bevidst kører på dem, selvom de er ulovlige.

- I forhold til synlighed er der lagt op til, at motoriserede løbehjul skal køre med lys hele døgnet. Baglygten på løbehjulet – og i nogle tilfælde også forlygten – vil imidlertid sidde meget langt nede – ca. 15-20 cm over jorden - og dermed være meget svær at se for andre trafikanter. Dette kan skabe farlige situationer i trafikken, hvis man bliver overset. I forslaget til bekendtgørelse er der også lagt op til, at motoriserede løbehjul skal være forsynet med samme reflekser som en cykel. Vi kan dog konstatere, at langt hovedparten af løbehjul på markedet i dag ikke er forsynet med dette, når de sælges og heller ikke er udformet med henblik på placering af hverken reflekser eller lygter.
- På et løbehjul står man op, og har dårligere balance end på en cykel, hvis man fx pludselig skal undvige eller bremse. Andre trafikanter – cyklister, bilister, lastbilchauffører, fodgængere mv. - kan også nemt på afstand fejlopfatte personen på løbehjul som en fodgænger og dermed kraftigt undervurdere hastigheden. Begge dele er med til at øge risikoen for både eneulykker og ulykker med flere implicerede parter.
- Erfaringer fra andre lande og byer viser, at kommercielle udbydere som fx Lime og Bird står på spring til at udbrede løbehjulene til udlejning i stor skala som alternativt transportmiddel i storbyer. Som det har været fremme i pressen herhjemme i den seneste tid, har mange byer i både USA³ og Europa⁴ store problemer på grund af et stigende antal ulykker og tilskadekomne og generel utryghed på grund af kørsel på motoriserede løbehjul. I Paris⁵ er der fx rapporteret om 5 dræbte og ca. 300 tilskadekomne, primært på elektriske løbehjul fra kommercielle udlejere. I Israel⁶ har et studie også vist en eksplosiv stigning i antal dræbte og tilskadekomne på både motoriserede løbehjul og speed pedelecs og blandt fodgængere, som kommer til skade efter at blive ramt af dem. Rådet for Sikker Trafik mener, at man bør bruge erfaringerne fra andre lande og undlade at løsne for kraftigt op for reglerne for motoriserede løbehjul mv., både for private og kommercielle aktører. Løbehjul, som efter forslaget kan benyttes af alle uden nogen former for kørekort, øger utrygheden og vil påføre samfundet udgifter i form af bl.a. behandling af tilskadekomne, erstatninger mv.

³ Se fx: <https://www.nytimes.com/2018/08/02/business/electric-scooter-safety.html>

⁴ <https://www.bt.dk/udland/stort-projekt-med-elektriske-loebehjul-med-flere-doedsfald-paa-samvittigheden-fik>

⁵ <https://www.dr.dk/nyheder/udland/franskmaendenes-nye-transportform-er-groen-hurtig-og-farlig>

⁶ Journal of Traffic Injury Prevention, vol 18, 2017: The casualties from electric bike and motorized scooter road accidents <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15389588.2016.1246723>

Rådet for Sikker Trafik opfordrer endnu en gang til, at der nedsættes en gruppe af fageksperter til at vurdere mulighederne for at introducere motoriserede løbehjul i trafikken på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, herunder ved at fastsætte mere restriktive krav vedr. aldersgrænser, krav til kørekort, sikkerhedsudstyr mv. og en konkretisering af politiets muligheder for effektivt at kunne håndhæve reglerne.

Selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards

I forhold til selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards finder Rådet for Sikker Trafik, at det er decideret uforsvarligt at tillade disse i trafikken og vil kraftigt fraråde dette.

Udover at vi har de samme betænkeligheder som for motoriserede løbehjul vedr. øget ulykkes- og skadesrisiko, politiets manglende mulighed for effektiv håndhævelse af reglerne, utryghed på cykelstierne, langt højere hastigheder end 20 km/t for visse køretøjer, børns udsathed for ulykker og skader, usikkerhed omkring korrekt ulykkesregistrering mv., problematik omkring lys og reflekser, vil vi pege på følgende:

- Fælles for de mange forskelligt udformede "køretøjer", som går under navne som uniwheels, hoverboards, segboards, airboards, funboards mv., er, at de ikke har noget styr, men skal styres med personens egen vægtfordeling og balance. Udover at det i udgangspunktet er svært at holde balancen, siger det næsten sig selv, at det vil være meget farligt at introducere disse køretøjer uden styr i trafikken, hvor man har brug for at kunne håndtere uventede situationer gennem effektiv og hurtig styring og samtidig kan have brug for styret til at holde balancen.
- En effektiv orientering er som bekendt også meget vigtig i trafikken. Men på selvbalancerende køretøjer og skateboards kan det være vanskeligt at orientere sig ordentligt, da køretøjerne styres med kropsvægten og derfor "følger med", hvis man drejer kroppen for fx at se til siden. Dette kan givetvis også føre til mange farlige situationer.
- I forhold til bremseser, så er det ret forskelligt, hvordan køretøjernes mulighed for at bremse/stoppe krafttilførslen er. Men fælles for dem er, at det generelt er dårligere end på fx en cykel eller knallert. På en cykel skal der som bekendt være to uafhængige bremseser, netop for at man kan stoppe cyklen, selvom den ene bremse ikke virker. De forskellige typer selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards har forskellige systemer til at sænke farten: fx ved at ændre kropsstilling, via tryk på en app eller en remote control mv. I kritiske situationer, hvor der skal reageres

hurtigt, kan man let forestille sig, at det kan gå galt og føre til fald eller kollisioner, fordi føreren ikke kan stoppe særlig hurtigt eller mister balancen under forsøget. Løber batteriet tør for strøm, enten på selve køretøjet eller i remote control'en, eller taber man remote control'en, mister man på nogle køretøjer helt muligheden for at bremse ned/stoppe krafttilførslen, hvilket naturligvis også vil være meget farligt i trafikken, både for føreren selv og for andre.

- I Holland, hvor hoverboards betegnes som legetøj og ikke må være på vejene, viser et nyligt studie⁷ en meget kraftig stigning i antal ulykker med disse 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 højere grad vil blandes med andre trafikanter med flere farlige situationer til følge.

Konklusion

Samlet set mener Rådet for Sikker Trafik, at begge forslag til bekendtgørelser vil være til skade for trafiksikkerheden og kan ikke anbefale, at de føres ud i livet. Det forekommer meget risikabelt at øge hastigheden for bløde trafikanter og dermed øge ulykkes- og skadesrisikoen, samtidig med at der slækkes kraftigt på kravene til køretøjerne i forhold til cykler. Der er derudover en lang række problemstillinger, som vil skabe usikkerheder for både for brugerne og myndigheder. Det gælder fx forsikrings- og erstatningsforhold, retshåndhævelse, sontring mellem lovlige og ulovlige køretøjer mv.

Vi anerkender, at eldrevne løbehjul kan være med til at give en bedre fremkommelighed og være et grønt alternativ til bilen, men de foreslåede regler for så vidt angår disse køretøjer er i deres nuværende form efter Rådets vurdering ikke restriktive nok.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller
Administrerende direktør

⁷ <https://www.veiligheid.nl/organisatie/actueel/nieuws/aantal-letsels-door-hoverboards-drastisch-gestegen>