



# **Evaluering af forsøgsordning med kørekort til 17-årige**

**Hovedrapport**

Mette Møller, Sandra Krogh Andersen, Nanna Bonde, Katrine Hjort, Kira H. Janstrup, Thomas  
Chr. Jensen

September 2020

## **Evaluering af forsøgsordning med kørekort til 17-årige**

Rapport  
2020

Af

Mette Møller, Sandra Krogh Andersen, Nanna Bonde, Katrine Hjort, Kira H. Janstrup, Thomas Chr. Jensen

Copyright: Hel eller delvis gengivelse af denne publikation er tilladt med kildeangivelse

Udgivet af: DTU, Afdeling for Teknologi, Ledelse og Økonomi, Bygningstorvet,  
Bygning 116b, DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark  
[www.man.dtu.dk](http://www.man.dtu.dk)

# Indhold

|   |    |
|---|----|
| Dansk resumé .....  | 5  |
| English summary.....  | 8  |
| 1. Indledning.....  | 10 |
| 2. Internationale erfaringer .....  | 12 |
| 2.1 Regler og retningslinjer for den danske vs andre landes ordninger ..... | 12 |
| 2.2 Internationale evalueringer.....  | 14 |
| 2.3 Opsummering .....   | 16 |
| 3. Anvendelsesomfang og karakter .....                                      | 17 |
| 3.1 National udvikling i udstedte kørekort til unge under 19 år.....        | 17 |
| 3.2 Geografisk fordeling af kørekort udstedt til unge under 19 år .....     | 18 |
| 3.3 17-åriges præcise alder ved kørekort erhvervelse .....                  | 20 |
| 3.4 Selvrapporeret omfang af ledsaget kørsel .....                          | 21 |
| 3.5 Faktorer af betydning for ledsaget kørsel.....                          | 24 |
| 3.6 Karakteristik af den ledsagede kørsel .....                             | 26 |
| 3.7 Selvvurderet effekt .....   | 28 |
| 3.8 Opsummering .....   | 31 |
| 4. Håndhævelse, viden og efterlevelse af lovgivning.....                    | 33 |
| 4.1 Politiindsats.....  | 33 |
| 4.2 Ledsagerregistrering ved ulykker .....                                  | 33 |
| 4.3 Sigtelser vedrørende ledsaget kørsel.....                               | 34 |
| 4.4 Kendskab til og efterlevelse af lovgivning .....                        | 34 |
| 4.5 Afgørelser med sanktion for en færdselsforseelse - generelt.....        | 36 |
| 4.6 Opsummering .....   | 38 |
| 5. Trafikulykker med 17-årige bilister .....                                | 39 |
| 5.1 Karakteristik af ulykker med 17-årige førere med kørekort .....         | 39 |
| 5.2 Sammenligning af ulykker med 17-årige førere med og uden kørekort.....  | 39 |
| 5.3 Opsummering .....   | 42 |
| 6. Myndigheders og organisationers erfaringer med ledsagerordningen .....   | 43 |
| 6.1 Fordele.....  | 43 |
| 6.2 Udfordringer.....   | 44 |
| 6.3 Overvejelser i øvrigt.....  | 45 |
| 6.4 Opsummering .....   | 46 |
| 7. Kørekort som 17-årig – socioøkonomiske karakteristika .....              | 47 |
| 7.1 Socioøkonomiske karakteristika.....                                     | 48 |
| 7.2 Køn, familietype, immigrationsstatus og geografi.....                   | 50 |
| 7.3 Arbejdsmarkedsstatus, forældreuddannelse, indkomst og antal biler ..... | 50 |

|      |  |    |
|------|--|----|
| 7.4  | Involvering i ulykker og forseelser .....                                  | 51 |
| 7.5  | Socioøkonomiske prædiktorer for at tage kørekort som 17-årig.....          | 52 |
| 7.6  | Opsummering.....   | 53 |
| 8.   | Kørekort som 17-årig – transportvalg og holdning til trafiksikkerhed ..... | 55 |
| 8.1  | Transportvalg .....  | 55 |
| 8.2  | Holdning til trafiksikkerhed .....   | 58 |
| 8.3  | Transportvalg, holdning til trafiksikkerhed - sandsynlighed for KK17 ..... | 60 |
| 8.4  | Opsummering.....   | 61 |
| 9.   | Unge erfaringer med ledsaget kørsel .....                                  | 62 |
| 9.1  | Påbegyndelse af ledsaget kørsel .....                                      | 63 |
| 9.2  | Ledsaget kørsel i praksis.....   | 63 |
| 9.3  | Generel opfattelse af ordningen .....                                      | 65 |
| 9.4  | Opsummering.....   | 66 |
| 10.  | Ledsageres erfaringer med ledsaget kørsel .....                            | 68 |
| 10.1 | Resultatoversigt.....  | 68 |
| 10.2 | Påbegyndelse af ledsaget kørsel .....                                      | 69 |
| 10.3 | Ledsaget kørsel i praksis.....   | 69 |
| 10.4 | Generel opfattelse af ordningen .....                                      | 70 |
| 10.5 | Opsummering.....   | 71 |
| 11.  | Opsummering og konklusion.....   | 73 |
|      | Bilag A Oversigt over baggrundsnotater .....                               | 79 |
|      | Bilag B Krav til ledsager .....  | 80 |
|      | Bilag C Information om spørgeskemaundersøgelse .....                       | 81 |

# Dansk resumé

Pr 1. januar 2017 lancerede Danmark en forsøgsordning, der tillader 17-årige at tage kørekort (B) og køre med en ledsager, der opfylder visse krav. Når den unge fylder 18 år, må vedkommende køre bil alene. Færdselsstyrelsen har finansieret en evaluering af forsøgsordningen udført af DTU Management, Afdeling for Transport. Denne rapport indeholder hovedresultaterne.

Evalueringen ser på trafiksikkerhedsrelaterede aspekter såsom ulykkesinvolvering, færdselsforseelser og viden om ordningens retningslinjer og krav. Evalueringen omfatter en række delundersøgelser og datakilder såsom spørgeskemadata, interviewdata, registerdata fra Danmarks Statistik, det danske kørekortregister og politiregistrerede ulykkesdata. Endvidere er der foretaget en litteraturundersøgelse med fokus på ledsaget kørsel i Holland, Norge, Sverige og Frankrig.

Den danske ledsagerordning har stor lighed med ordningerne i Tyskland og Holland. I Danmark skal ledsageren dog ikke registreres, hvilket er tilfældet i Holland og Tyskland. Alderskravet til ledsageren er ens i Danmark og Tyskland (30 år), men højere end i Holland (27 år). Kravet vedrørende kørekortbesiddelse er højst i Danmark (10 år). I Holland og Tyskland er kravet 5 år. Der er ingen restriktioner på antallet af ledsagere per ung i den danske ordning. I Holland må der højst benyttes fem forskellige ledsagere.

Evalueringen viser, at der er blevet taget godt imod forsøgsordningen, idet ca. 40% af de 17-årige får kørekort som 17-årig. Den samlede andel af personer under 19 år med kørekort er ikke steget, men andelen, der får kørekortet som 17-årig, stiger.

Resultatet viser endvidere, at socioøkonomiske karakteristika, holdning til trafiksikkerhed og holdning til transport har betydning for sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig. Således øger følgende faktorer sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig: Dansk oprindelse, at bo vest for Storebælt, at bo med begge forældre, at bo i en husstand med flere biler, at bo i en husstand med høj indkomst, og at mindst en af ens forældre har en videregående uddannelse. Køn har ingen betydning for sandsynligheden for, at en ung får kørekort som 17-årig. Forældres involvering i ulykker og forseelser (trafikrelateret og ikke-trafikrelateret) påvirker ikke sandsynligheden for, at en ung får kørekort som 17-årig, men unge, der selv tidligere har været involveret i ikke-trafikrelaterede ulykker, har større sandsynlighed for at få kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig.

Med hensyn til holdning til transport viser evalueringen, at unge, der lægger vægt på, at transportformen er pålidelig, er mere tilbøjelige til at få kørekort som 17-årig, mens unge, der lægger vægt på, at transportformen er miljøvenlig, er mindre tilbøjelige til at gøre det. Unge, der har et ønske om at køre bil, har et knallertkørekort og har en mor, der ofte kører bil, ser også ud til at være mere tilbøjelige til at få kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig. Til gengæld er unge, der har en positiv holdning til spirituskørsel og en negativ holdning til overtrædelse af hastighedsgrænsen, mindre tilbøjelige til at få kørekort som 17-årig.

12% af de personer, der får kørekort som 17-årig, består køreprøven mindre end en måned, før de fylder 18 år, hvilket giver begrænset tid til at opnå køreerfaring ved kørsel med en ledsager. I gennemsnit får de 17-årige kørekort 5,3 måneder, før de fylder 18 år. Undersøgelsens resultater viser, at flertallet af dem, der indgår i undersøgelsen, kører ledsaget kørsel 1-3 gange om ugen med en gennemsnitlig turlængde på 15 km. I de fleste tilfælde er det forældre, der fungerer som ledsager. Samlet tyder resultaterne på, at omfanget af den køreerfaring, som 17-årige i Danmark opnår ved kørsel med en ledsager, er mindre end det omfang, der opnås i sammenlignelige lande (Holland = 1.700 km, Tyskland = 2.400 km), og at den opnåede erfaring kan være for lille til at opnå en ulykkesforebyggende effekt. Yderligere undersøgelser baseret på en længere årrække er dog nødvendige for at verificere dette. De fleste af de kørte ture var ture, der alligevel skulle køres. Enkelte ture blev tilrettelagt med specifikke træningsformål. Selvrapporterede data indikerer, at omfanget af kørsel uden ledsager stiger jo længere, den 17-årige har haft kørekort, og jo tættere den 17-årige er på at fylde 18 år. 15% af undersøgelsesdeltagerne indrømmede, at de ulovligt havde kørt bil uden en ledsager, og 50% havde venner, der havde gjort det. Forældre og unge bilister forklarede den uledsagede kørsel med, at de oplevede, at den 17-årige bilist havde tilstrækkelige kørefærdigheder til at kunne køre alene, og at de nuværende sanktioner (en bøde) ikke havde en forebyggende effekt. Derudover blev der givet udtryk for, at man mistede interessen for at køre ledsaget kørsel, når det ikke længere havde nyhedens interesse.

Et stort flertal af interview- og spørgeskemaundersøgelsens deltagere mente, at ledsaget kørsel havde forbedret deres egne/deres børns kørefærdigheder og selvtilid som bilist. Jo mere den 17-årige havde kørt med ledsager, og jo mere støttende den unge oplevede, at ledsageren havde været, jo større selvtilid og tro på egne kørefærdigheder havde den unge erhvervet sig. Blandt de adspurgte blev der generelt givet udtryk for, at man havde positive erfaringer med ledsaget kørsel. Kendskabet til ordningens regler og retningslinjer varierede, og omfanget af forberedelse til ledsaget kørsel var begrænset. Nogle ledsagere efterspurgte mere information om ordningen herunder retningslinjer og vejledning vedrørende optimal ledsageradfærd. Nogle unge efterspurgte nedsættelse af alderskrav for ledsager, så fx større søskende kunne være ledsager. Andre efterspurgte en tydeliggørelse af vigtigheden af, at forældre bruger tid på at køre ledsaget kørsel med deres børn, da manglende forældreengagement er en central barriere. Derudover fremhævede nogle af undersøgelsens deltagere, at ledsagerkravet om 10 års kørekortbesiddelse skulle reduceres. Man mente, at de unge bøder for forældrenes handlinger, uanset om den manglende opfyldelse af 10-årskravet skyldes en færdseelse eller manglende ændring af kørekort i forbindelse med tilflytning til Danmark.

Evalueringen viser, at der i perioden 2017-2019 var 88 17-årige med kørekort involveret i en ulykke. I otte ulykker var der ikke en ledsager tilstede, mens der i 7 ulykker var en ledsager tilstede, hvoraf en ikke opfyldte ledsagerkravene. For de øvrige ulykker var der ingen information, der med sikkerhed kunne af- eller bekræfte tilstedeværelse af en eventuel ledsager. De tilgængelige data indikerer, at kun et lille antal ulykker involverede risikoadfærd som fx overtrædelse af hastighedsgrænsen (7%) eller påvirkning af alkohol (11%). Dette kunne tyde på, at erfaringsrelaterede vanskeligheder med at forudsige udviklingen i trafikken kan være en medvirkende ulykkesfaktor. Yderligere undersøgelser er dog nødvendige for at afklare dette.

Alt i alt tyder evalueringen på, at der er blevet taget godt imod forsøgsordningen med kørekort til 17-årige. Fremtidige undersøgelser, der muliggør en mere detaljeret forståelse af

sammenhængen mellem ledsaget kørsel, udvikling af kørefærdigheder og ulykkesinvolvering, er imidlertid relevant. Ligeledes vil en opfølgning, baseret på data fra en længere årrække og dermed en større datamængde, være relevant.

## English summary

As of January 1 2017, Denmark launched a pilot scheme, allowing 17-year-olds to license (B) and engage in post-licence accompanied driving until solo driving at the age of 18. The Danish Road Traffic Authority funded an evaluation of the pilot scheme conducted by DTU. This report includes the main results.

The evaluation addresses safety related aspects such as crash involvement, violations and knowledge about the requirements. Socioeconomic characteristics, attitudes and transport mode preferences, increasing the likelihood of licensing at 17 compared to 18 were identified along with user experiences among young drivers, accompanying persons and stakeholders professionally involved in accompanied driving in different ways. Finally, a literature study was conducted focusing on accompanied driving in the Netherlands, Germany, Norway, Sweden and France. The evaluation includes a number of sub-studies and data sources such as survey data, interview data, register data from Statistics Denmark, the Danish Driving License register and police registered crash data.

Approximately 40% of Danish 17-year old people license at 17. The total share of people below 19 with a driver's license has not increased, but the share of people choosing to license at 17 is increasing. Socioeconomic characteristics, attitude towards safety and mode choice preferences are associated with the likelihood of licensing at 17. Thus, the probability to license at 17 rather than at 18 is greater for young people living in West-Denmark, with Danish origin who live with both parents, live in a household with several cars, high household income, and at least one parent with a higher education. Parent involvement in crashes and violations (traffic-related and non-traffic-related) does not influence the likelihood of licensing at 17, but young people with a history of non-traffic-related crash involvement are more likely to license at 17 compared to at 18. There is no effect of gender. Regarding mode choice preferences, young people who emphasize reliability are more likely to license at 17, while young people emphasizing environmentally friendly transport are less likely to do so. Wanting to drive a car, having a moped license and a mother who often drives a car also seem to increase the likelihood of licensing at 17, whereas the likelihood decreases for young people with unsafe attitudes towards drunk driving and safe attitude towards speeding.

In Denmark, 12% of people licensing at 17 get the license less than one month before they turn 18, leaving limited time for accompanied driving. On average, 17-year-olds license 5,3 months before turning 18. Survey results indicate that the majority engage in accompanied driving 1-3 times per week with an average trip length of 15 km. In most cases, a parent is accompanying the young driver. The results indicate that even with 4-6 months of accompanied driving, most 17-year olds will obtain less than 1,500 km of driving experience through post-licence accompanied driving. The available data did not allow a comparison of crash risk between people with and without accompanied driving.

Self-reports indicate that unaccompanied driving increases during the period of accompanied driving. 15% of the survey participants admitted to have engaged in unaccompanied driving, and 50% had friends who had done so. Parents and young drivers justified unaccompanied driving by the belief that driving skills were sufficient for solo driving and that current sanctions



(a fee) did not have a preventive impact. A large majority of interview and survey participants stated that they believed that accompanied driving had improved their driving skills and their self-confidence as drivers. The amount of accompanied driving and support from the accompanying person influenced this statement.

During the years 2017-2019, 88 17-year-old licensed drivers were involved in a crash. Most likely, no accompanying person was present at the time of the crash. In the majority of the crashes alcohol, drugs or speeding was not involved. In-depth analysis are needed, but results indicate that the inability to predict the development of the traffic situation could be contributing factors.

All in all, the results indicate that the Danish pilot scheme with accompanied driving was well received in the population. An increasing proportion of 17-year-olds choose to license and user experiences are predominantly positive. However, future studies which allow a more detailed understanding of the associations between accompanied driving, the development of driving skills and crash involvement are relevant along with follow-up studies including a longer time period.

# 1. Indledning

Pr 1. januar 2017 startede en dansk forsøgsordning, der gør det muligt for 17-årige at tage kørekort (B)<sup>1</sup> og efter bestået køreuddannelse at køre bil sammen med en erfaren bilist som ledsager frem til det fyldte 18. år. DTU har foretaget en evaluering af ordningen med fokus på de trafikikkerhedsmæssige aspekter samt ordningens anvendelsesomfang.

Denne rapport indeholder resultatet af denne evaluering. Yderligere detaljeret dokumentation for de præsenterede resultater og de anvendte metoder, findes i en række ikke-publicerede baggrundsnotater (for en oversigt, se bilag). De præsenterede resultater er tilvejebragt gennem en række delundersøgelser udført i forbindelse med projektet (se tabel 1).

**Tabel 1** Oversigt over de aspekter der belyses i evalueringen samt anvendte datakilde(r).

| Internationale erfaringer  | Emne                                    | Data   |
|----------------------------|---|--|
| Anvendelse og effekt       | Litteraturstudie                        | Videnskabelige artikler  |
| Sammenligning af ordninger | Kortlægning af ordninger                | Officielle hjemmesider mv  |
| Nationale erfaringer       | Emne                                    | Data   |
| Anvendelsesomfang          | Antal udstedte kørekort                 | Politiets registre   |
|                            | Selvrapporteret kørselsomfang           | Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere)<br>Kvalitative interview (unge + ledsagere)                   |
|                            | Faktisk alder ved kørekort              | Politiets kørekortregister<br>Danmarks Statistiks registre   |
| Lovgivning                 | Politiindsats                           | Kvalitative interview (Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter)   |
|                            | Sigtelser                               | Politiregistreringer, POLSAS   |
|                            | Viden og efterlevelse                   | Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere)<br>Kvalitative interview (unge + ledsagere)                   |
| Trafikulykker              | Trafikulykker med 17-årige bilister     | Politiregistreringer, Vejman   |
| Administration             | Myndigheders/organisationers erfaringer | Kvalitative interview (repræsentanter for myndigheder og organisationer)                                 |
| Anvendelse af ordningen    | Karakteristik af brugere                | Politiets kørekortregister<br>Danmarks Statistiks registre<br>Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere) |
| Ledsageres erfaringer      | Ledsaget kørsel i praksis               | Kvalitative interview (unge + ledsagere)<br>Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere)                   |
| Unge bilisters erfaringer  | Ledsaget kørsel i praksis               | Kvalitative interview (unge + ledsagere)<br>Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere)                   |

<sup>1</sup> Af hensyn til læsevenligheden er det i notatet valgt at benytte betegnelsen kørekort uden yderligere præcisering. Med mindre andet er anført, vedrører betegnelsen "kørekort" kørekort til almindelig personbil dvs. kørekort B.

For hovedparten af delundersøgelserne gælder, at datagrundlaget kort præsenteres i forbindelse med præsentation af resultaterne. Dette gælder dog ikke spørgeskemaundersøgelsen, da resultater fra denne indgår i flere af rapportens kapitler. For en kort præsentation af datagrundlaget for spørgeskemaundersøgelsen henvises derfor til bilag samt det relevante baggrundsnotat.

## 2. Internationale erfaringer

I dette afsnit sammenlignes regler og krav i den danske ordning med ledsaget kørsel med lignende ordninger i Holland, Tyskland, Norge, Sverige og Frankrig. Endvidere præsenteres erfaringer fra de fem lande. De præsenterede resultater vedrører følgende:

- Ligheder og forskelle med hensyn til regler og krav mellem den danske ordning og ordningerne i de øvrige fem lande.
- Hvem benytter ordningerne, hvorfor og hvor meget.
- Effekt af træning af ledsagere.
- Trafiksikkerhedsmæssig effekt i form af reduceret ulykkesrisiko.

### 2.1 Regler og retningslinjer for den danske vs andre landes ordninger

Der er foretaget en sammenligning mellem regler og krav i den danske ordning og ordningerne med ledsaget kørsel i Holland, Tyskland, Norge, Sverige og Frankrig. Kortlægningen er baseret på information tilvejebragt via de pågældende landes officielle hjemmesider, hvoraf reglerne for ledsaget kørsel fremgår, samt information via personer, der har indgående kendskab til ordningen i de undersøgte lande.

En oversigt over udvalgte krav og retningslinjer for ordningerne i de seks lande fremgår af tabel 2. Som det fremgår, har de forskellige lande forskellige regler for, i hvilket omfang og under hvilke omstændigheder unge bilister kan få mulighed for at opbygge rutine og/eller opnå bedre kørefærdigheder gennem kørsel med en privat ledsager (ikke en professionel kørelærer). Helt overordnet kan der dog skelnes mellem to typer ordninger nemlig ledsaget kørsel og privat øvelseskørsel:

- *Ledsaget kørsel* giver mulighed for, at unge, der *har* kørekort, men er for unge til at de må køre alene, kan opnå køreerfaring (som fører) ved at køre med en privat ledsager.
- *Privat øvelseskørsel* giver mulighed for, at unge, der *ikke har* kørekort, som en del af køreuddannelsen kan øve sig i at køre bil med en privat ledsager, for derigennem at opbygge tilstrækkelige kørefærdigheder med henblik på at kunne bestå den praktiske køreprøve.

Begge ordninger giver således mulighed for, at unge nye bilister kan opnå køreerfaring og dermed bedre kørefærdigheder, inden de begynder at køre alene. I det ene tilfælde sker det, efter at den unge har fået sit kørekort (ledsaget kørsel). I det andet tilfælde sker det, inden den unge får sit kørekort (privat øvelseskørsel). Danmark, Holland og Tyskland anvender ledsaget kørsel. Norge, Sverige og Frankrig har privat øvelseskørsel.

**Table 2** Oversigt over udvalgte forudsætninger og krav i forbindelse med ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel i Danmark, Holland, Tyskland, Norge, Sverige og Frankrig.

| Krav vedrørende                              | Ledsaget kørsel (efter praktisk køreprøve) |              |              | Privat øvelseskørsel (før praktisk køreprøve) |                      |   |
|--|--|--------------|--------------|---|----------------------|---|
|  | Danmark                                    | Holland      | Tyskland     | Norge   | Sverige              | Frankrig                                    |
| Min. alder for den unge                      | 17 år                                      | 17 år        | 17 år        | 16 år   | 16 år                | 15 år                                       |
| Den unges kvalifikationer                    | Kørekort (B)                               | Kørekort (B) | Kørekort (B) | Intro-kursus (teori/ praksis)                 | Intro-kursus (teori) | Intro-kursus (teori/ praksis) bestået teori |
| Ledsagers alder                              | 30 år                                      | 27 år        | 30 år        | 25 år   | 24 år                | 23 år                                       |
| Ledsager kørekortbesiddelse                  | Seneste 10 år                              | Seneste 5 år | Seneste 5 år | Seneste 5 år                                  | Seneste 5 år         | Seneste 5 år                                |
| Registrering af ledsager                     | Nej  | Ja           | Ja           | Nej   | Ja                   | Ja  |
| Antal ledsagere pr ung                       | Ubegrænset                                 | Max 5        | Ubegrænset   | Ubegrænset                                    | Ubegrænset           | Ubegrænset                                  |
| Antal unge pr ledsager                       | Ubegrænset                                 | Ubegrænset   | Ubegrænset   | Ubegrænset                                    | Max 5                | Ubegrænset                                  |
| Opkvalificering af ledsager                  | Nej  | Nej          | Nej          | Nej   | Ja                   | Ja  |
| Omfang ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel  | Nej  | Nej          | Nej          | Nej   | Nej                  | Ja  |
| Indhold ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel | Nej  | Nej          | Nej          | Ja  | Ja                   | Ja  |

Med hensyn til hvilke krav, der stilles til den unge, er der i alle seks lande et alderskrav for, hvor gammel den unge som minimum skal være for at måtte deltage i ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel. Ligeledes er der i alle seks lande krav om, at den unge skal deltage i kvalificerende undervisning, inden den ledsagede kørsel/private øvelseskørsel påbegyndes. Der er dog store forskelle mellem landene med hensyn til indhold og omfang af denne undervisning, herunder om den kvalificerende undervisning omfatter teori, praktisk køreerfaring eller begge dele.

I et land (Holland) må en ung, der kører ledsaget kørsel, maksimalt benytte fem forskellige private ledsagere. I de øvrige lande er der ingen restriktioner på antallet af private ledsagere.

For den private ledsager er der i hovedparten af landene (dog ikke i Danmark) krav om, at vedkommende skal registreres som privat ledsager for at måtte fungere som ledsager. I alle seks lande er der et alderskrav, der dikterer, hvor gammel den private ledsager som minimum skal være. Ligeledes er der krav om, at den private ledsager skal have kørekort til bil, og der er et minimumskrav for, hvor længe vedkommende skal have haft kørekortet frem til tidspunktet for ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel. I et land (Sverige) må en privat ledsager maksimalt være ledsager for fem unge på samme tid. I de øvrige lande, er der ingen øvre grænse for, hvor mange unge en privat person må være ledsager for. I to lande (Sverige og Frankrig) er der krav om, at den private ledsager skal modtage kvalificerende information, inden den private øvelseskørsel påbegyndes.

Med hensyn til indhold og omfang af den ledsagede kørsel/privat øvelseskørsel, er der kun i et enkelt land minimumskrav til, hvor mange kilometer den ledsagede kørsel/privat øvelseskørsel skal omfatte (Frankrig, 3.000 km). I tre lande stilles der visse krav til indholdet af den private øvelseskørsel fx med hensyn til hvilke trafiksituationer, øvelseskørslen skal omfatte. Generelt er der lidt flere krav til indhold, omfang samt ledsagerkvalifikationer for privat øvelseskørsel sammenlignet med ledsaget kørsel.

Det varierer landene imellem, hvordan overtrædelse af reglerne for ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel sanktioneres. Der er dog en tendens til, at den unge sanktioneres strengere i de lande, hvor den unge har kørekort (ledsaget kørsel), og at den private ledsager sanktioneres strengere i de lande, hvor den unge endnu ikke har kørekort (privat øvelseskørsel).

Samlet set har den danske ledsagerordning størst lighed med ordningerne i Holland og Tyskland, hvor den unge, ligesom i Danmark, skal have kørekort inden vedkommende må køre med en privat ledsager. De væsentligste forskelle er:

- 1) Kørsel uden ledsager sanktioneres med bøde i Danmark til forskel fra Holland og Tyskland, hvor den unge mister kørekortet.
- 2) I Danmark skal den private ledsager ikke registreres, og der er ikke mulighed for deltagelse i kurser og lignende med det formål at kvalificere den private ledsager til opgaven.
- 3) Alderskravet for den private ledsager er højere i Danmark end i Holland, men det samme som i Tyskland. Minimumskravet for antal år med kørekortbesiddelse for den private ledsager er højere i Danmark end i Holland og Tyskland.

## 2.2 Internationale evalueringer

Med henblik på at kortlægge videnskabelig dokumentation for erfaringer med ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel i Holland, Tyskland, Norge, Sverige og Frankrig er der foretaget en litteraturundersøgelse. Litteraturen blev identificeret via Google Scholar og omfatter perioden 2000-2018 (primo). Der blev identificeret fem undersøgelser vedrørende ledsaget kørsel (Holland 3, Tyskland 2) og 17 undersøgelser vedrørende privat øvelseskørsel (Norge 6, Sverige 8, Frankrig 3). Litteraturen blev gennemgået med fokus på følgende aspekter:

- Hvorfor vælges/fravælges ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel?
- Hvem deltager i ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel og i hvilket omfang?
- I hvilke trafiksituationer køres der ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel?
- Er kvalificering af ledsagere relevant?
- Bidrager ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel til reduktion af ulykkesrisiko for unge bilister?

Litteraturundersøgelsen viste, at de vigtigste grunde til at benytte sig af ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel er: ønsket om at få kørekort og køre bil så hurtigt som muligt samt at blive en

bedre og mere sikker bilist. I lande med privat øvelseskørsel er en vigtig grund endvidere at kunne spare penge til betaling for kørsel med en kørelærer. De vigtigste grunde til ikke at benytte ordningerne er manglende interesse i at få kørekort, og at praktiske omstændigheder forhindrer det herunder mangel på privat ledsager, tid og/eller køretøj.

Der er store forskelle mellem landene med hensyn til, hvor mange der benytter ordningen. I Holland og Tyskland (ledsaget kørsel) drejer det sig om hhv. 33% og 71% af de 17-årige. I Norge, Sverige og Frankrig (privat øvelseskørsel) er tallene henholdsvis 99%, 80% og 25%. Både for ledsaget kørsel og privat øvelseskørsel er det helt overvejende de unges forældre, der fungerer som privat ledsager.

I Holland og Tyskland (ledsaget kørsel) er der en lettere overrepræsentation af unge mænd og personer i gang med en videregående uddannelse blandt ordningens brugere. I begge lande køres der ledsaget kørsel i ca. 6 måneder. I Holland køres der ca. to gange om ugen og i gennemsnit 1.700 km i alt. De tilsvarende tal for Tyskland er ca. tre gange om ugen og 2.400 km i gennemsnit.

Litteraturen tyder på, at variationen i de trafiksituationer og trafikmiljøer, som unge får erfaring med i forbindelse med privat øvelseskørsel, kan være begrænset, idet visse risikofyldte situationer (fx vognbaneskift ved høj fart og overhaling) kun indgår i meget begrænset omfang. Om dette også gælder ledsaget kørsel er uklart. Litteraturen indikerer dog, at alsidighed i kørselssituationer er vigtig for opbygning af alsidige kørefærdigheder.

Dokumentation for, om tiltag til kvalificering af private ledsagere har effekt, er meget begrænset. En svensk undersøgelse af et frivilligt kursus med fokus på sikkerhed, mental belastning og overvurdering af egne evner viste en positiv effekt på deltagernes holdning til trafiksikkerhed. Beslægtede undersøgelser tyder på, at træning af ledsagere er relevant, fordi det kan forbedre kvaliteten af den feedback, som private ledsagere giver den unge, reducere u hensigtsmæssig indflydelse og øge omfanget af kørsel, hvis samspillet mellem ledsager og ung bilist er mindre konfliktfyldt.

Med hensyn til om ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel bidrager til reduktion af ulykkesrisiko, er resultaterne ikke entydige. For så vidt angår ledsaget kørsel er der i Holland ikke fundet forskel mellem brugere og ikke-brugere af ordningen med hensyn til selvrapporterede ulykker eller færdselsforseelser, når der korrigeres for antal kørte kilometer. I Tyskland har man fundet, at personer, der har kørt ledsaget kørsel, har 22% færre ulykker. Eventuelle forskelle i kørselsomfang mellem ulykkesimplicerede og ikke-ulykkesimplicerede unge førere er dog uklar. For så vidt angår privat øvelseskørsel tyder undersøgelser på, at ulykkesrisikoen generelt falder i takt med øget kørselsmængde, men det er pt. ikke muligt at fastsætte et optimalt antal kørte kilometer. Ulykkesrisikoen falder markant for unge bilister, når de har kørt 7.000-8.000 km, men det er uvist, om det har betydning, om erfaringen opnås med ledsager eller kørsel alene. En norsk undersøgelse foreslår 4000 km som anbefalet kørselsomfang inden unge kører alene. Anbefalingen er dog forbundet med stor usikkerhed pga. manglende data. Samme undersøgelser tyder på, at en mindre kørselsmængde med ledsager kan øge ulykkesrisikoen, måske som følge af selvoverturering af egne kørefærdigheder blandt de unge der kun kører privat øvelseskørsel i mindre omfang.

## 2.3 Opsummering

- Den danske ledsagerordning har særlig stor lighed med ordningen i Tyskland og dernæst med ordningen i Holland. Dog skal den private ledsager ikke registreres ifølge den danske ordning, hvilket er tilfældet i Holland og Tyskland.
- Alderskravet til den private ledsager er ens i Danmark (30 år) og Tyskland (30 år), men højere end i Holland (27 år).
- Kravet vedrørende kørekortbesiddelse er højest i Danmark (10 år). I de øvrige lande, der indgår i sammenligningen, er kravet 5 år.
- Der er ingen restriktioner på antallet af ledsagere per ung i den danske ordning, hvilket der er i den hollandske ordning.
- Centrale selvrappede grunde til at køre ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel er: kørekort hurtigst muligt, blive bedre bilist, spare penge til kørelærer (privat øvelseskørsel).
- Centrale selvrappede grunde til ikke at køre ledsaget kørsel/privat øvelseskørsel: mangel på tid, mangel på køretøj og/eller ledsager og manglende interesse i at få kørekort.
- Let overrepræsentation af mænd og unge i gang med en videregående uddannelse blandt brugere af ledsaget kørsel.
- I Tyskland benytter 71% af de 17-årige muligheden for at tage kørekort som 17-årig. Der køres i gennemsnit 2.400 km og tre gange om ugen med ledsager. I Holland er de tilsvarende tal 33%, 1.700 km og 2 gange ugentligt.
- Frankrig har som det eneste land et minimumskrav til antallet af kørte kilometer (3.000 km) med ledsager.
- Der mangler viden om betydningen af ledsagerens kvalifikationer, feedbackstrategi og samspillet mellem ledsager og fører generelt.
- Effekten af ledsaget kørsel på ulykkesrisiko er uklar. Holland har ikke fundet effekt, Tyskland har fundet en reduktion i ulykkesrisiko på 22%.
- Det er ikke muligt med sikkerhed at identificere et optimalt kilometerantal, som unge bør køre med ledsager for at reducere deres ulykkesrisiko, når de begynder at køre alene. Norske resultater (privat øvelseskørsel) indikerer 4.000 km som en relevant anbefaling. Samme resultater tyder på, at en mindre kørselsmængde med ledsager kan øge uheldsrisikoen, måske som følge af selvvurdering af færdigheder hos de unge bilister. Tyske resultater (ledsaget kørsel) indikerer en samlet positiv effekt af en gennemsnitlig kørselsmængde på 2.400 km blandt brugere, men forskelle i kørselsomfang blandt ulykkes/ikke-ulykkesinvolverede unge er uklar.



### 3. Anvendelsesomfang og karakter

I dette afsnit præsenteres resultater vedrørende i hvilket omfang, muligheden for at tage kørekort som 17-årig og køre ledsaget kørsel er blevet benyttet. Resultater omhandler følgende:

- National udvikling i udstedte kørekort til personer under 19-år i perioden 2013-2019.
- Geografisk fordeling af kørekort udstedt til personer under 19 år i perioden 2013-2019.
- 17-åriges præcise alder ved kørekortudstedelse.
- Selvrapporteret kørselsomfang med/som ledsager.
- Faktorer af betydning for omfanget af ledsaget kørsel.
- Karakteristik af den ledsagede kørsel.
- Selvvurderet effekt af ledsaget kørsel.

#### 3.1 National udvikling i udstedte kørekort til unge under 19 år

Datagrundlaget er antallet af udstedte kørekort til personer under 19-år i perioden januar 2013 – december 2019. Data vedrørende kørekort er leveret af Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter. Antallet af udstedte kørekort er sat i forhold til antallet af 17- og 18-årige via data fra Danmarks Statistik. Tabel 3 og figur 1 viser resultatet.

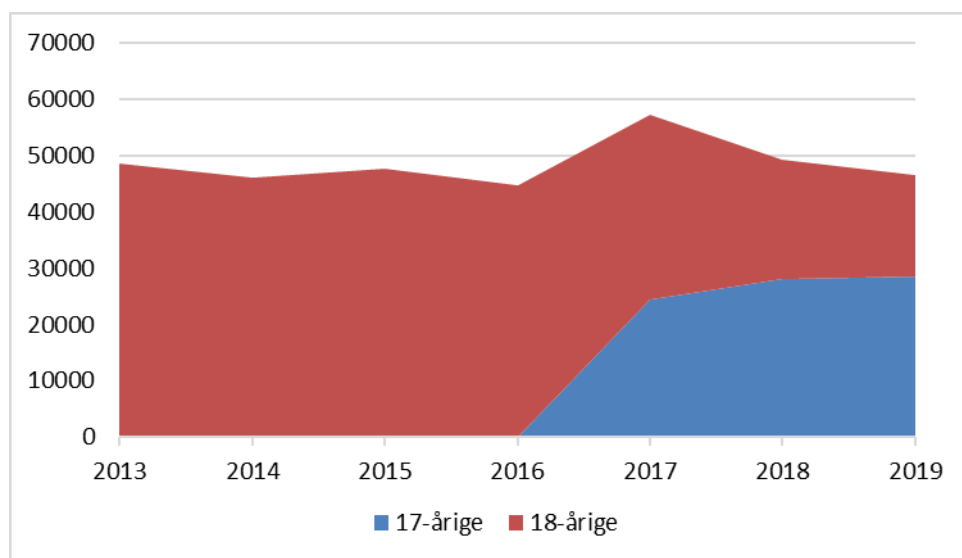
Der er ikke umiddelbart tegn på, at ordningen med kørekort til 17-årige har ændret andelen af unge, der tager kørekort, før de bliver 19 år. Andelen ligger på ca. 67% svarende til gennemsnittet for 2013-2016.

**Tabel 3** Antal kørekort udstedt til personer under 19 år i perioden 2013-2019.

| År   | Alder <sup>a</sup> | Antal i årgang (medio året) | Udstedte kørekort | Andel af årgang med kørekort | Antal kørekort 17-18 årige total | Andel af de 18-årige der tager kørekort som 17-18-årige |
|------|--------------------|-----------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------------|---|
| 2013 | 18 år              | 73.603                      | 48.499            | 66%                          | 48.499                           | 66%   |
| 2014 | 18 år              | 71.619                      | 46.104            | 64%                          | 46.104                           | 64%   |
| 2015 | 18 år              | 71.481                      | 47.574            | 67%                          | 47.574                           | 67%   |
| 2016 | 18 år              | 69.460                      | 44.791            | 64%                          | 44.791                           | 64%   |
| 2017 | 17 år              | 69.425                      | 24.498            | 35%                          | 57.270                           | 81%   |
|      | 18 år              | 70.303                      | 32.772            | 47%                          |                                  |   |
| 2018 | 17 år              | 69.391                      | 27.993            | 40%                          | 49.241                           | 70%   |
|      | 18 år              | 69.863                      | 21.248            | 30%                          |                                  |   |
| 2019 | 17 år              | 67.369                      | 28.460            | 42%                          | 46.499                           | 67%   |
|      | 18 år              | 69.582                      | 18.036            | 26%                          |                                  |   |

<sup>a</sup>17-årige indgår i tabellen fra 2017, hvor kørekort som 17-årig blev muligt.

Der er en pukkel i det samlede antal af kørekort udstedt til personer under 19 år i 2017 (figur 1), hvor det blev muligt for 17-årige at tage kørekort. Antallet af 17-årige, der tager kørekort, har dog tilsyneladende stabiliseret sig på ca. 28.000 per år.

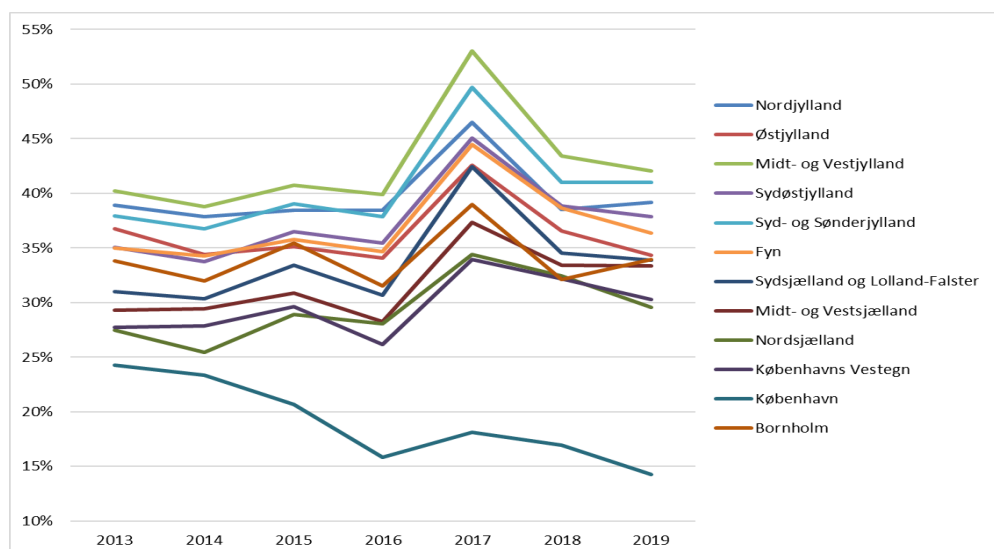


**Figur 1** Antal kørekort udstedt til 17- og 18-årige i perioden 2013-2019. Datakilde: Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter.

### 3.2 Geografisk fordeling af kørekort udstedt til unge under 19 år

Datagrundlaget er kørekort til unge under 19-år udstedt i perioden januar 2013– december 2019. Data vedrørende udstedte kørekort er leveret af Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter.

Udviklingen i antallet af udstedte kørekort i de enkelte politikredse, ser meget parallel ud (figur 2). For de fleste politikredse er niveauet i 2019 er tilbage på niveauet fra før ordningen med kørekort til 17-årige blev indført i 2017. Dog ses et fald i politikreds København. Faldet fandt dog hovedsageligt sted før indførelsen af ordningen med ledsaget kørsel.



**Figur 2** Andel af 17- og 18-årige, der tager kørekort i perioden 2013-2019 fordelt på politikreds.

For at se på den geografiske fordeling med hensyn til udstedelse af kørekort til 17-årige, er der lavet en oversigt over antallet af kørekort udstedt i de enkelte politikredse. Data omfatter kørekort udstedt til 17- og 18-årige i perioden juli 2017 – december 2019. Data er udleveret af Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter. Der er endvidere set på, hvor stor en andel kørekort udstedt til 17-årige udgør af det samlede antal kørekort udstedt til 17- og 18-årige (se tabel 4). Perioden januar 2017 – juni 2017 er udeladt af analysen, for at minimere effekten af eventuelle geografiske forskelle i indfasningshastighed af ordningen.

Som det fremgår af tabel 4, er der relativt store forskelle på, hvor tidligt unge under 19 år vælger at tage kørekort. Især i Nordjylland, Midt- og Vestjylland og i Syd- og Sønderjylland er andelen af kørekort udstedt til de 17-årige stor (63% eller mere). Det omvendte er tilfældet i politikredsene i Østdanmark. Især i politikredsene København og Københavns Vestegn vælger en større andel at vente, til de bliver 18 år. En  $\chi^2$ -test bekræfter, at andelen af 17-årige er signifikant større vest for Storebælt end øst for Storebælt. De 17-åriges andel her er hhv. 62% og 47% ( $p < 0.01$ ).

**Tabel 4** Antallet af 17-årige og 18-årige der tog kørekort i perioden 1. juli 2017- december 2019, samt de 17-åriges andel af 17-18-årige, der tog kørekort.

| Politikreds (udstedelse)              | 2017 fra 1/7 |        | 2018   |        | 2019   |        | 17-åriges andel af de 17-18-årige, der tog kørekort |
|---------------------------------------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|---|
|                                       | 17 år        | 18 år  | 17 år  | 18 år  | 17 år  | 18 år  |   |
| <b>Syd- og Sønderjylland</b>          | 1.516        | 1.092  | 3.127  | 1.561  | 3.261  | 1.350  | 66%   |
| <b>Midt- og Vestjylland</b>           | 2.352        | 1.614  | 4.644  | 2.267  | 4.609  | 1.975  | 66%   |
| <b>Nordjylland</b>                    | 1.535        | 1.185  | 3.004  | 1.772  | 3.223  | 1.561  | 63%   |
| <b>Syddøstjylland</b>                 | 1.502        | 1.246  | 2.955  | 1.986  | 3.109  | 1.596  | 61%   |
| <b>Fyn</b>                            | 1.248        | 1.275  | 2.704  | 1.966  | 2.676  | 1.633  | 58%   |
| <b>Østjylland</b>                     | 1.355        | 1.497  | 2.910  | 2.071  | 2.867  | 1.729  | 57%   |
| <b>Sydsjælland og Lolland-Falster</b> | 967          | 1.071  | 1.806  | 1.413  | 1.794  | 1.261  | 55%   |
| <b>Nordsjælland</b>                   | 1.135        | 1.607  | 2.689  | 2.607  | 2.607  | 2.124  | 50%   |
| <b>Bornholm</b>                       | 93           | 95     | 144    | 147    | 139    | 147    | 49%   |
| <b>Midt- og Vestsjælland</b>          | 912          | 1.529  | 1.951  | 2.088  | 2.075  | 1.864  | 47%   |
| <b>Københavns Vestegn</b>             | 582          | 1.098  | 1.307  | 1.886  | 1.352  | 1.623  | 41%   |
| <b>København</b>                      | 330          | 770    | 751    | 1.379  | 751    | 1.053  | 36%   |
| <b>Andre*</b>                         | 0            | 49     | 0      | 105    | 0      | 120    | 0%  |
| <b>Total</b>                          | 13.527       | 14.128 | 27.993 | 21.248 | 28.463 | 18.036 | 57%   |

\* Andre dækker over Nordatlantiske kredse samt mangelfulde registreringer. Datakilde: Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter.

I politiets data vedrørende udstedte kørekort er fordelingen på politikredse baseret på den kommune, hvor kørelærerens ansøgning om køreprøve indgives. Informationen afspejler derfor ikke nødvendigvis den unges bopæl eller den politikreds, hvor køreprøven har fundet sted. Vi har derfor lavet en supplerende analyse, hvor individdata fra politiets data er flettet med information vedrørende bopæl fra Danmarks Statistik. Dermed opnås, at den geografiske fordeling afspejler de unge kørekortstageres bopælskommune (se tabel 5).

Når det gøres, ses, at den relative fordeling på de enkelte politikredse er uændret således, at de 17-åriges andel af de 17- 18 årige, der tog kørekort, fortsat er højest i politikreds Syd- og Sønderjylland og Midt-og Vestjylland. De 17-årige udgør den laveste andel i politikreds København. Der er ligeledes fortsat signifikant ( $p < 0.01$ ) forskel på Øst- og Vestdanmark, idet de 17-åriges andel fortsat er 47% øst for Storebælt og 61% vest for Storebælt.

**Tabel 5** 17-åriges andel af de 17-18-årige, der fik kørekort fra 1. juli 2007 – 30 juni 2019 efter politikreds baseret på kørekortstagernes bopælspolitikreds\*.

| Politikreds (bopæl)            | 17 årige      | 18-årige      | I alt          | 17-åriges andel af de 17-18-årige der tager kørekort |
|--------------------------------|---------------|---------------|----------------|--|
| Syd- og Sønderjylland          | 6.286         | 3.377         | 9.663          | 65%  |
| Midt- og Vestjylland           | 8.875         | 4.738         | 13.613         | 65%  |
| Nordjylland                    | 6.131         | 3.797         | 9.928          | 62%  |
| Sydøstjylland                  | 6.381         | 4.274         | 10.655         | 60%  |
| Fyn                            | 5.364         | 4.056         | 9.420          | 57%  |
| Østjylland                     | 5.836         | 4.432         | 10.268         | 57%  |
| Sydsjælland og Lolland-Falster | 3.609         | 3.075         | 6.684          | 54%  |
| Nordsjælland                   | 5.754         | 5.941         | 11.695         | 49%  |
| Bornholm                       | 306           | 317           | 623            | 49%  |
| Midt- og Vestsjælland          | 3.974         | 4.541         | 8.515          | 47%  |
| Københavns Vestegn             | 2.359         | 3.434         | 5.793          | 41%  |
| København                      | 1.553         | 2.819         | 4.372          | 36%  |
| <b>I alt</b>                   | <b>56.428</b> | <b>44.801</b> | <b>101.229</b> | <b>56%</b>   |

\*Datakilde: Individdata leveret af Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter sammenkørt med bopælskommunedata fra Danmarks Statistik.

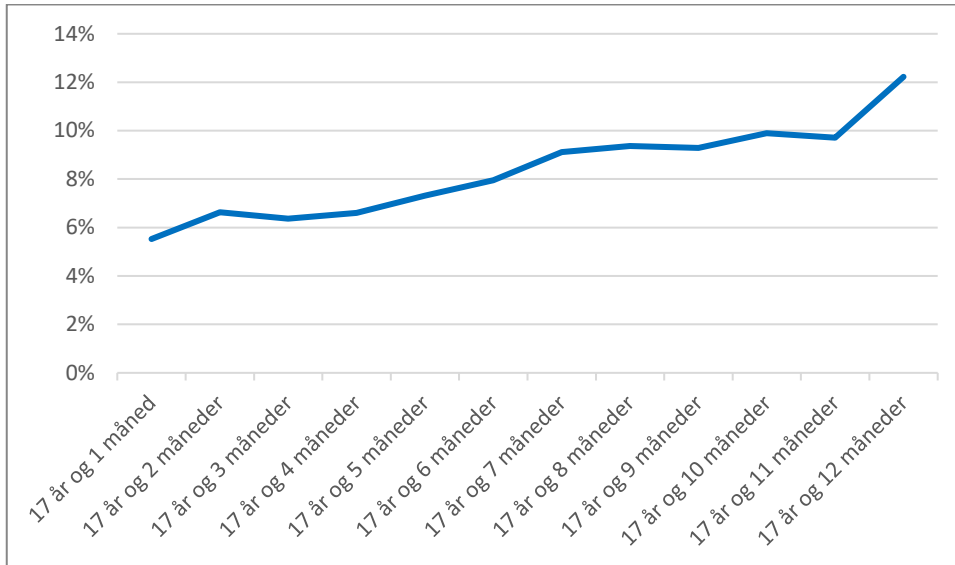
### 3.3 17-åriges præcise alder ved kørekorterhvervelse

I det følgende præsenteres resultater vedrørende de 17-åriges præcise alder på tidspunktet for erhvervelse af kørekort samt selvrapporteret antal kørte kilometer som/med ledsager.

De 17-åriges præcise alder på tidspunktet for erhvervelse af kørekort har betydning for, hvor lang en periode de har til at køre med ledsager og opbygge erfaring. Der er derfor set på, hvor tæt de 17-årige var på at fylde 18 år, da de fik deres kørekort.

Analysen omfatter personer født i perioden 1. april 2000 – 30. juni 2000, og som har fået kørekort som 17-årig i perioden 1. januar 2017 – 30. juni 2019 (N=6.569). Denne afgrænsning er valgt for at sikre, at alle inkluderede personer har haft mulighed for at tage kørekort hele det år, de var 17-år gamle. Slutdatoen svarer til den, der benyttes i andre dele af projektet, hvor det er relevant at vide, om de pågældende har taget kørekort, før de fylder 19-år eller ej.

I analysen er datoen for kørekorterhvervelsen for hver person sat over for datoen for deres 18-års fødselsdag fra Danmarks Statistiks befolkningsregister. Resultatet fremgår af Figur 3.



**Figur 3** Aldersfordeling ved kørekort erhvervelse (N=6.569).

Som det fremgår af figur 3, fik den største andel (12%) af de inkluderede unge kørekortet mindre end en måned inden de fyldte 18 år. Der er en klar tendens til at kørekortet hyppigere erhverves, når 18-års fødselsdagen nærmer sig. I gennemsnit fik de inkluderede unge kørekort 5,3 måneder, før de fyldte 18 år.

Det er med en  $\chi^2$ -test undersøgt, om fordelingen på måneder er signifikant forskellig fra en jævn fordeling over de 12 måneder, og det er tilfældet på et signifikansniveau på 0,1%. Endvidere har vi med en lineær regression afvist hypotesen om, at hældningen er vandret tillige med en t-værdi på 10,9 ( $p$ -værdi  $< 0,001$ ). Vi kan altså konkludere, at kørekort erhvervelsen er stigende med alderen for de 17-årige.

### 3.4 Selvrapporteret omfang af ledsaget kørsel

Som en del af den gennemførte spørgeskemaundersøgelse blev deltagerne spurgt til omfanget af deres ledsagede kørsel, samt hvem der havde været deres ledsager. Resultaterne fremgår i det følgende.

#### 3.4.1 Omfang af ledsaget kørsel

Af de 388 unge, der indgik i spørgeskemaundersøgelsen, og som havde taget kørekort som 17-årig, havde stort set alle (N=373, 96%) kørt bil med ledsager. Spørgeskemaundersøgelsen omfattede endvidere 229 personer, der havde fungeret som ledsager for en 17-årig.

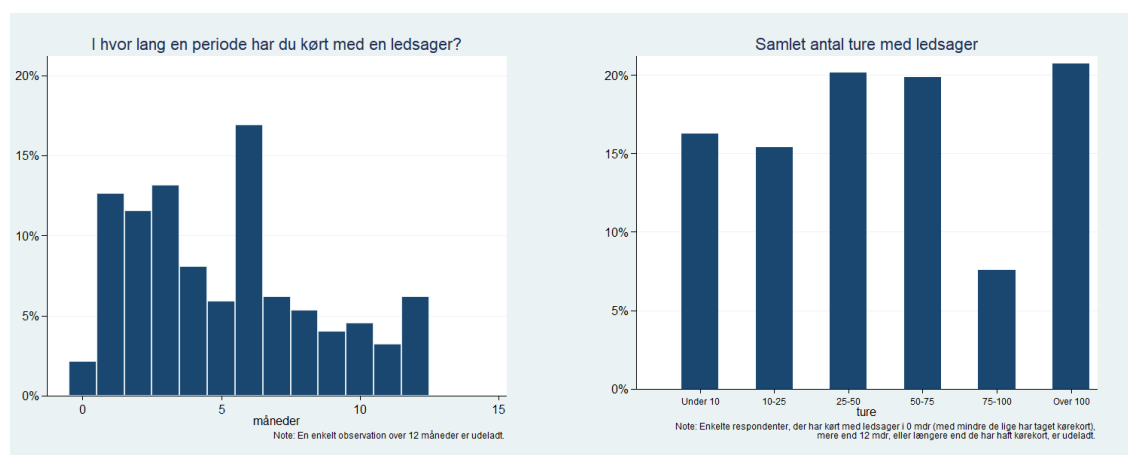
Størstedelen (85%) af de unge angiver at have kørt mindst 1-3 gange om ugen (se tabel 6). De unge kvinder kører i gennemsnit en smule hyppigere end mændene, men forskellen er ikke signifikant. Ca. 94% af ledsagerne har kørt som ledsager mindst 1-3 gange om ugen. Ledsagerens svarfordeling er signifikant anderledes end de unges ( $p < 0,05$ ).

**Tabel 6** Hyppighed af ledsaget kørsel for unge der tog kørekort som 17-årig og ledsagere.

| Hvor ofte har du i gennemsnit kørt bil med en ledsager? | Unge  |      | Ledsagere |      |
|---|-------|------|-----------|------|
|   | Antal | %    | Antal     | %    |
| Dagligt   | 35    | 9,4  | 15        | 6,6  |
| 4-6 gange om ugen                                       | 79    | 21,2 | 62        | 27,1 |
| 1-3 gange om ugen                                       | 203   | 54,4 | 138       | 60,3 |
| 1-3 gange om måneden                                    | 52    | 13,9 | 12        | 5,2  |
| Mindre end 1 gang per måned                             | 4     | 1,1  | 2         | 0,9  |
| Total   | 373   | 100  | 229       | 100  |

Der er en del variation i, hvor længe de unge har benyttet sig af ledsagerordningen (se Figur 3). Ca. en tredjedel har kørt med ledsager i højst tre måneder, mens knap halvdelen har kørt med ledsager i over et halvt år. I gennemsnit har de kørt med en ledsager i 5 måneder. Der er ikke signifikant forskel på de to køn.

Det samlede omfang af ledsaget kørsel estimeres ud fra oplysninger om, hvor ofte og i hvor lang en periode, den unge har kørt med en ledsager. Hyppigheden omregnes til antal ture pr. måned, som ganges med antallet af måneder, den unge har kørt med ledsager. Dette giver et samlet (akkumuleret) kørselsomfang målt i antallet af ture, som ses til højre i Figur 4.



**Figur 4** Oversigt over i hvor lang en periode de unge har kørt med en ledsager, samt det samlede antal ture, der er kørt.

Der er en vis usikkerhed forbundet med disse tal, idet vi jo antager, at den gennemsnitlige turhyppighed, de unge angiver, gælder for samtlige måneder, de har kørt med en ledsager. Vi holder os derfor til at rapportere 25%-, 50%- og 75%-fraktilerne for de unges samlede kørselsomfang. 25%-, 50%- og 75%-fraktilerne for antallet af ture er 18, 45, og 85 hhv., dvs. 25% af de unge har kørt færre end 18 ture i alt, 50% har kørt under 45 ture, og 75% har kørt under 84 ture. Der er ikke signifikant forskel på de to køn.

Det er ikke muligt at lave en direkte oversættelse fra kørsels erfaring målt i antal ture til erfaring målt i km, idet det tyder på, at flere af de unge respondenter har misforstået spørgsmålet om deres gennemsnitlige kørselsomfang i km. Et forsigtigt estimat kan fås ved at bruge information om den gennemsnitlige turlængde fra ledsagerne: Her er 25%-, 50%- og 75%-fraktilerne hhv. 10km, 15km, og 25km. Bruger man median-turlængden på 15 km, og ganger på de unges

samlede antal ture fås, at 50% af de unge har kørt mindre end 675 km, og 75% har kørt mindre end 1260 km. Bruges i stedet for 75%-fraktilen på 25 km (hvilket må antages at være højt sat), fås at 50% af de unge har kørt mindre end 1125 km, og 75% har kørt mindre end 2100 km.

Alt efter hvilken beregningsmetode, der benyttes, og med det forbehold, at der er stor usikkerhed på tallene, tyder resultatet således på, at 75% af de unge, der indgår i denne undersøgelse, i alt har kørt mindre end 1.260 eller mindre end 2.100 km med en ledsager.

Omfanget af ledsaget kørsel afhænger direkte af, hvor længe den unge har kørt med ledsager. I tabel 7 nedenfor opsummeres det akkumulerede antal ture derfor separat for tre forskellige grupper: Unge, der har kørt med ledsager i 0-3 måneder, 4-6 måneder, og mere end 6 måneder. Der er naturligvis meget stor forskel på disse tre grupper. Det interessante er, at hvis vi igen antager en gennemsnitlig turlængde på 15 km, så kommer ikke engang halvdelen af de respondenter, der har kørt med ledsager i 4-6 måneder, op på 1000 km samlet kørsel (50%-fraktil = 54 ture\*15km/tur=810km). 75%-fraktilen for gruppen er 1575 km, dvs. kun en fjerdedel af gruppen har kørt længere end 1575 km.

Med forbehold for usikkerhed på tallene tyder dette på, at 4-6 måneders ledsaget kørsel for de flestes vedkommende ikke er tilstrækkeligt til at nå op på 1.500 km kørt med ledsager.

**Tabel 7** Akkumulerede antal af ledsagede ture, efter hvor længe respondenterne har kørt med ledsager.

| Akkumuleret antal ledsagede ture | Antal måneder kørt med ledsager |     |     | Total |
|----------------------------------|---------------------------------|-----|-----|-------|
|                                  | 0-3                             | 4-6 | > 6 |       |
| 25% - fraktil                    | 9                               | 36  | 63  | 18    |
| 50% - fraktil                    | 20                              | 54  | 90  | 45    |
| 75% - fraktil                    | 27                              | 105 | 189 | 84    |
| <b>Antal</b>                     | 140                             | 114 | 103 | 357   |

Med hensyn til om omfanget af den ledsagede kørsel var tilpas, mente 87,7% af de unge, at mængden af ledsaget kørsel var tilpas, 7,5% at det var for meget, og 4,8% at det var for lidt. Det svarer meget godt til ledsagernes holdning – her er tallene 90,5%, 4,1% og 5,4%. Forskellen mellem de unges og ledsagernes vurdering er ikke signifikant.

### 3.4.2 Hvem er ledsager

Langt de fleste af de unge, der har kørt med en ledsager, giver udtryk for, at det er den unges forældre, der fungerer som ledsagere: 96% af de unge peger på enten far eller mor som den hyppigste ledsager – nogenlunde ligeligt fordelt på far og mor (far N=172, 46%, mor N= 185, 50%).

Langt størstedelen (N=324, 92%) har kørt med mindst 2 forskellige ledsagere, dvs. de har haft mere end én erfaren voksen at opbygge rutine med og lære fra. 312 (84%) af de unge har kørt med begge deres forældre. Det er meget sjældent, at søskende og venner/bekendte optræder som ledsagere, mens 107 (29%) rapporterer, at bedsteforældre eller andre familiemedlemmer til tider har fungeret som ledsager.

Det er især de unge kvinder, der har deres mor som den hyppigste ledsager, men forskellen på kønnene er ikke signifikant.

### **3.5 Faktorer af betydning for ledsaget kørsel**

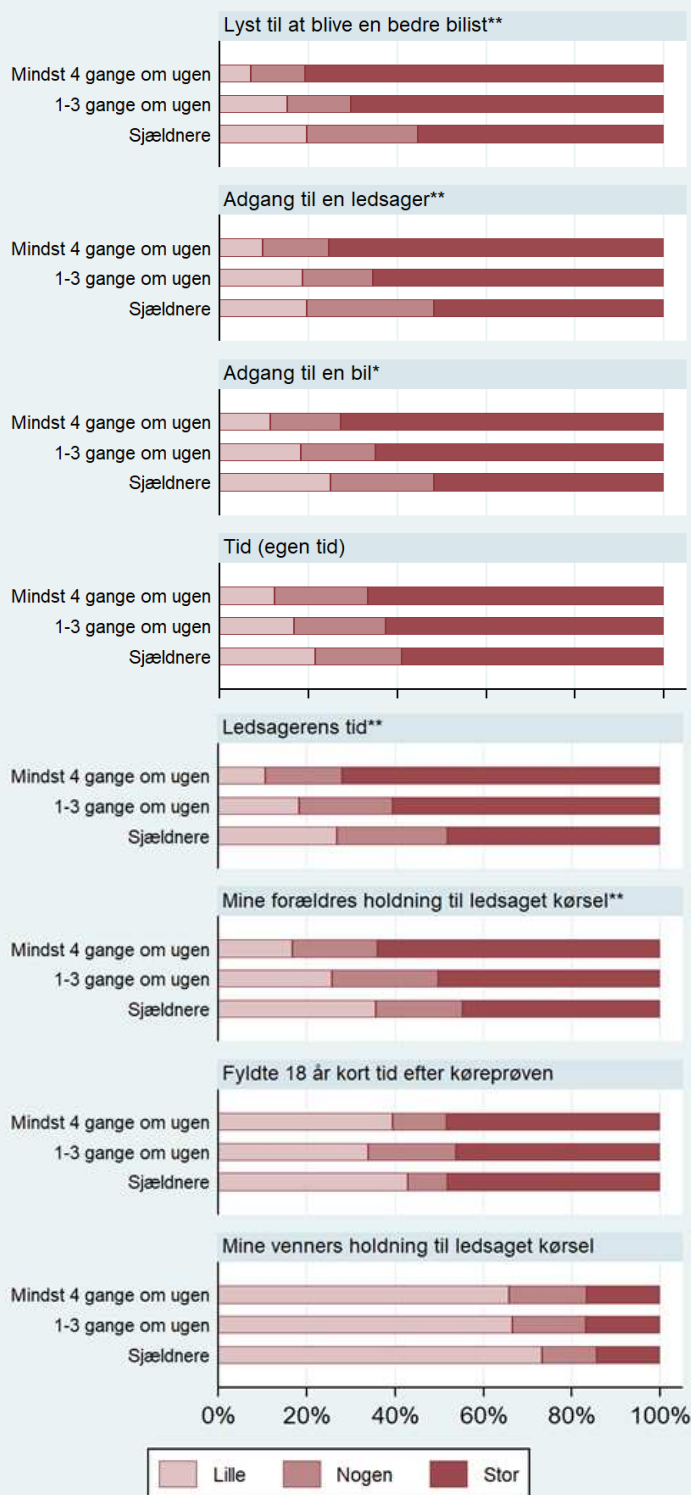
Som del af spørgeskemaundersøgelsen blev de unge spurgt, hvor stor betydning forskellige faktorer havde for, om de kørte med en ledsager. Svarene fremgår af figur 5 og er rangordnet efter, hvor stor betydning de unge tilkendegav, at de enkelte faktorer havde. Ved af en  $\chi^2$ -test har vi set på, om omfanget af ledsaget kørsel fordeler sig forskelligt alt efter, hvor stor betydning de unge mener, at de forskellige faktorer har for, om de har kørt ledsaget kørsel.

Som det fremgår af figur 5, havde "lyst til at køre bil" og ønsket om "at blive en bedre bilist" den største betydning. Praktiske forhold som "adgang til en bil" og "adgang til en ledsager" fremhæves dog også som centrale faktorer af de unge. "Venners holdning til ledsaget kørsel" havde ikke særlig stor betydning for omfanget af ledsaget kørsel. Ligeledes havde det at fylde 18 år kort tid efter køreprøven heller ikke så stor betydning. Det ses endvidere, at for faktorerne: "Lyst til at blive en bedre bilist", "adgang til ledsager", "ledsagers tid" og "forældres holdning til ledsaget kørsel" fordeler omfanget af ledsaget kørsel sig forskelligt alt efter, hvor stor betydning den enkelte faktor har. Det ser således ud til, at både praktiske forhold og holdning til ledsaget kørsel er sammenhængende med, hvor meget ledsaget kørsel der køres.



## Hvor stor betydning havde følgende for, hvor meget du som 17-årig kørte bil (som fører) med en ledsager?

Inddelt efter hyppighed af ledsaget kørsel

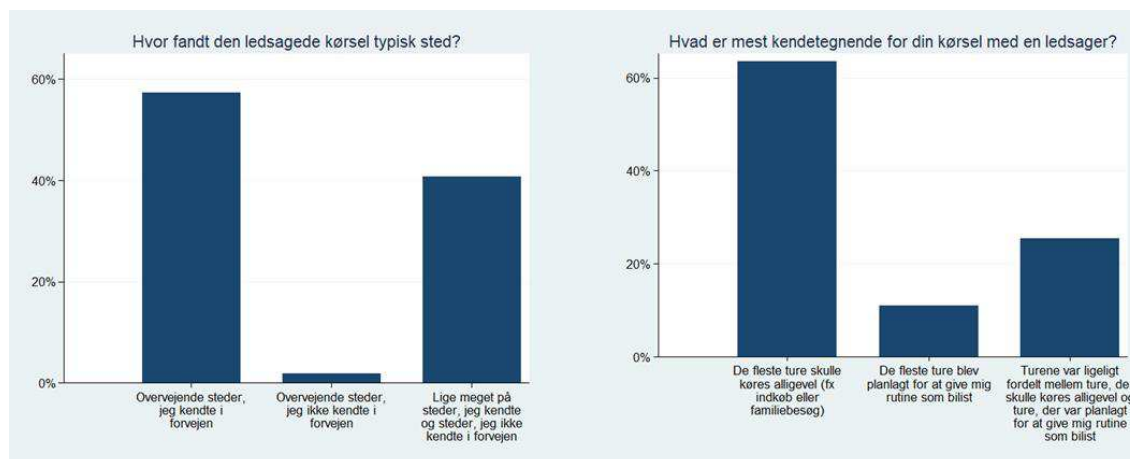


Rangordnet efter betydning på tværs af grupperne.  
 \*\*/: grupperne signifikant forskellige på 5% niveau/10% niveau.

**Figur 5** Forskellige faktors betydning for om den unge kørte ledsaget kørsel.

### 3.6 Karakteristik af den ledsagede kørsel

64% af de 373 unge angiver, at den ledsagede kørsel oftest var ture, der skulle køres alligevel (fx indkøb eller familiebesøg), mens blot 11% angiver, at de fleste ture blev planlagt for at give rutine som bilist. I tråd med dette fandt en stor del af den ledsagede kørsel sted på steder, den unge kendte i forvejen (figur 6).



**Figur 6** Oversigt over lokaliteten og formålet for de kørte ture.

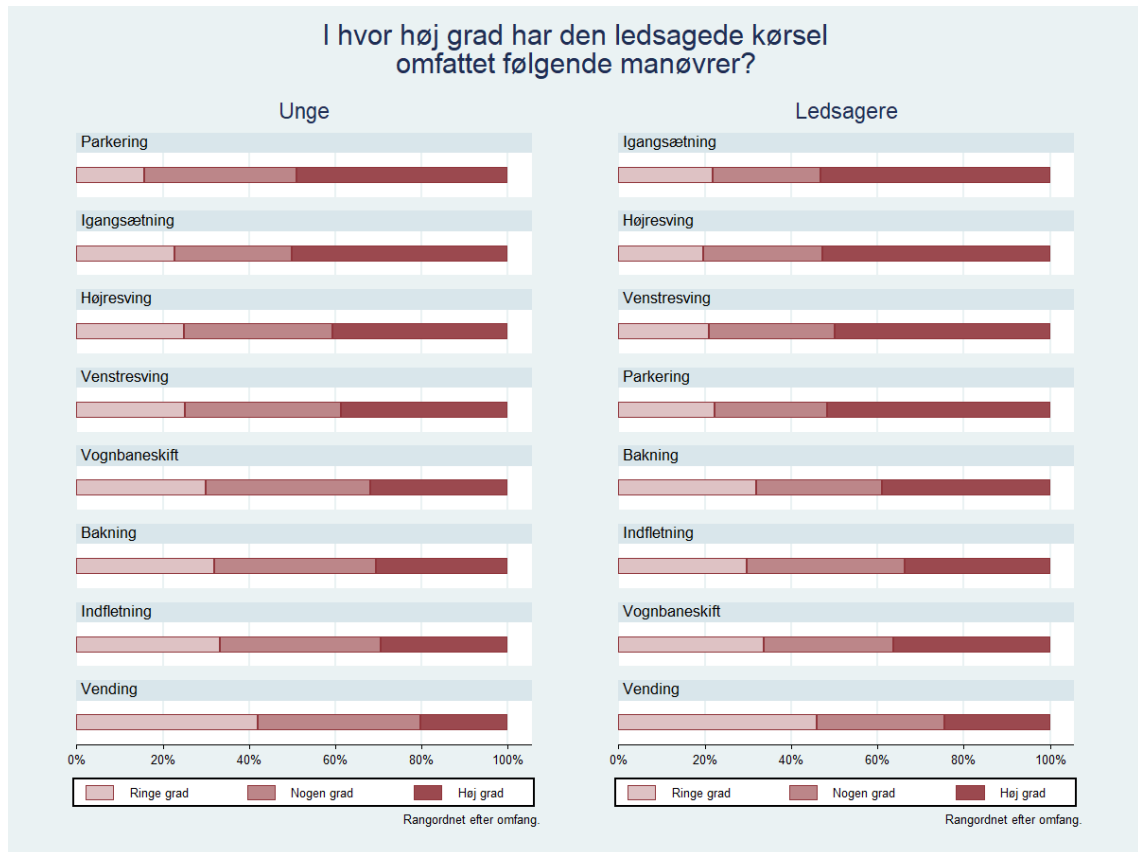
Ca. halvdelen (172, 46%) af de unge svarer ja til at have forsøgt at opnå erfaring med specifikke manøvrer og/eller trafiksituationer, når de kørte ledsaget kørsel, men 70% af disse beskriver dog, at det kun sjældent var aftalt med ledsageren på forhånd.

I modsætning til dette svarer hele 74% af de 241 ledsagere, der deltog i undersøgelsen, ja til at have forsøgt at hjælpe den unge til at opnå erfaring med specifikke manøvrer eller trafiksituationer, og 91% af disse angiver, at det sjældent/aldrig var aftalt på forhånd.

En del af denne forskel mellem de unges erfaringer og ledsagernes erfaringer kan skyldes, at stikprøven indeholder ikke-matchedede unge og ledsagere. Men ser vi blot på den undergruppe af unge, hvor både den unge og den tilhørende ledsager deltager i undersøgelsen (133 unge), ses også en udtalt uoverensstemmelse mellem den unge og ledsageren mht. dette spørgsmål: I 59 ud af 133 tilfælde er den unge og ledsageren uenige om, hvorvidt de har forsøgt at opnå erfaring med specifikke manøvrer og/eller trafiksituationer. Yderligere undersøgelser er nødvendige for at afdække baggrunden for denne forskel.

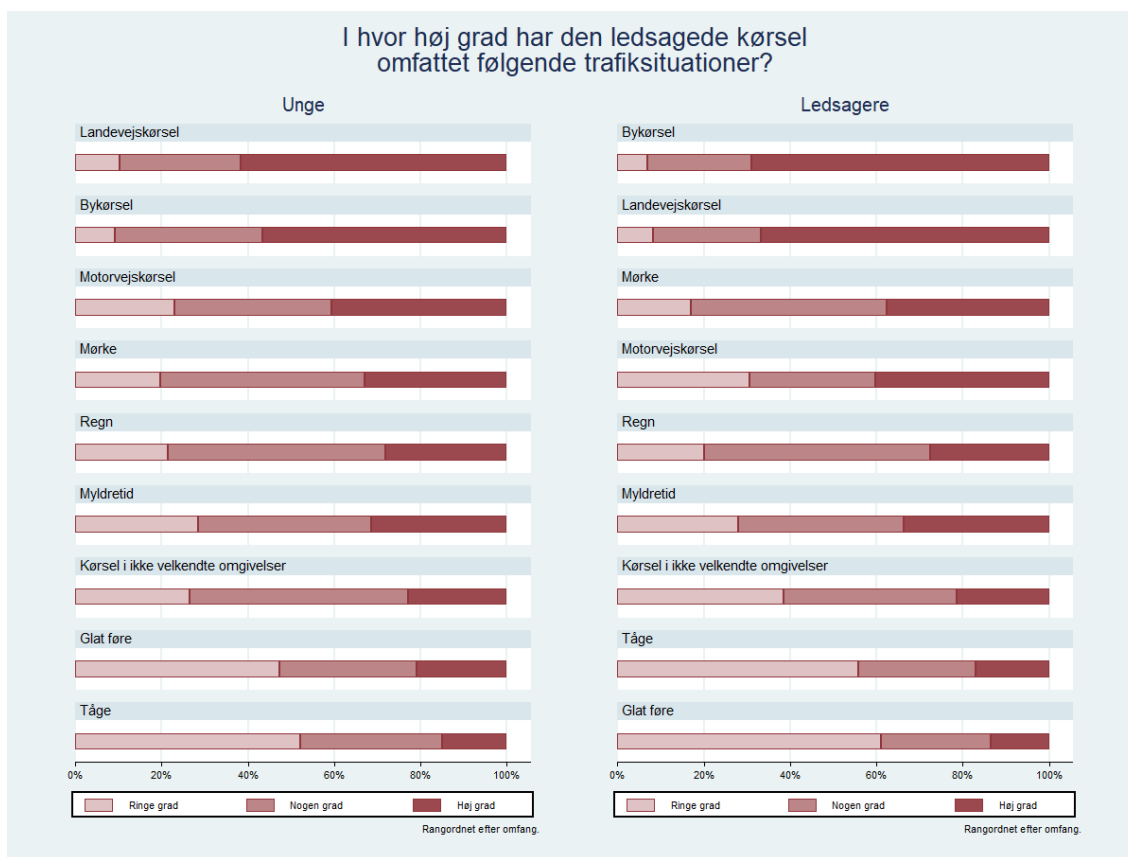
Både de unge og ledsagerne blev spurgt, i hvilket omfang de øvede otte forskellige manøvrer og ni forskellige trafiksituationer. Figur 7 og 8 viser deres svar, hvor manøvrerne og trafiksituationerne er rangordnet efter, hvor mange der trænede dem.

Det ses, at de oftest trænede manøvrer er svingbevægelser, igangsætning og parkering, mens bakning, indfletning og vognbaneskift blev trænet i lidt mindre grad. Vending er den manøvre, der blev trænet i mindst grad.



**Figur 7** Omfang af træning af forskellige manøvrer under ledsaget kørsel.

Af trafiksituationer rangerer bykørsel og landevejskørsel markant højest, mens motorvejskørsel, myldretid, mørke og regn er trænet i mindre grad, og glat føre, tåge og kørsel i ikke-velkendte omgivelser ligger lavest.



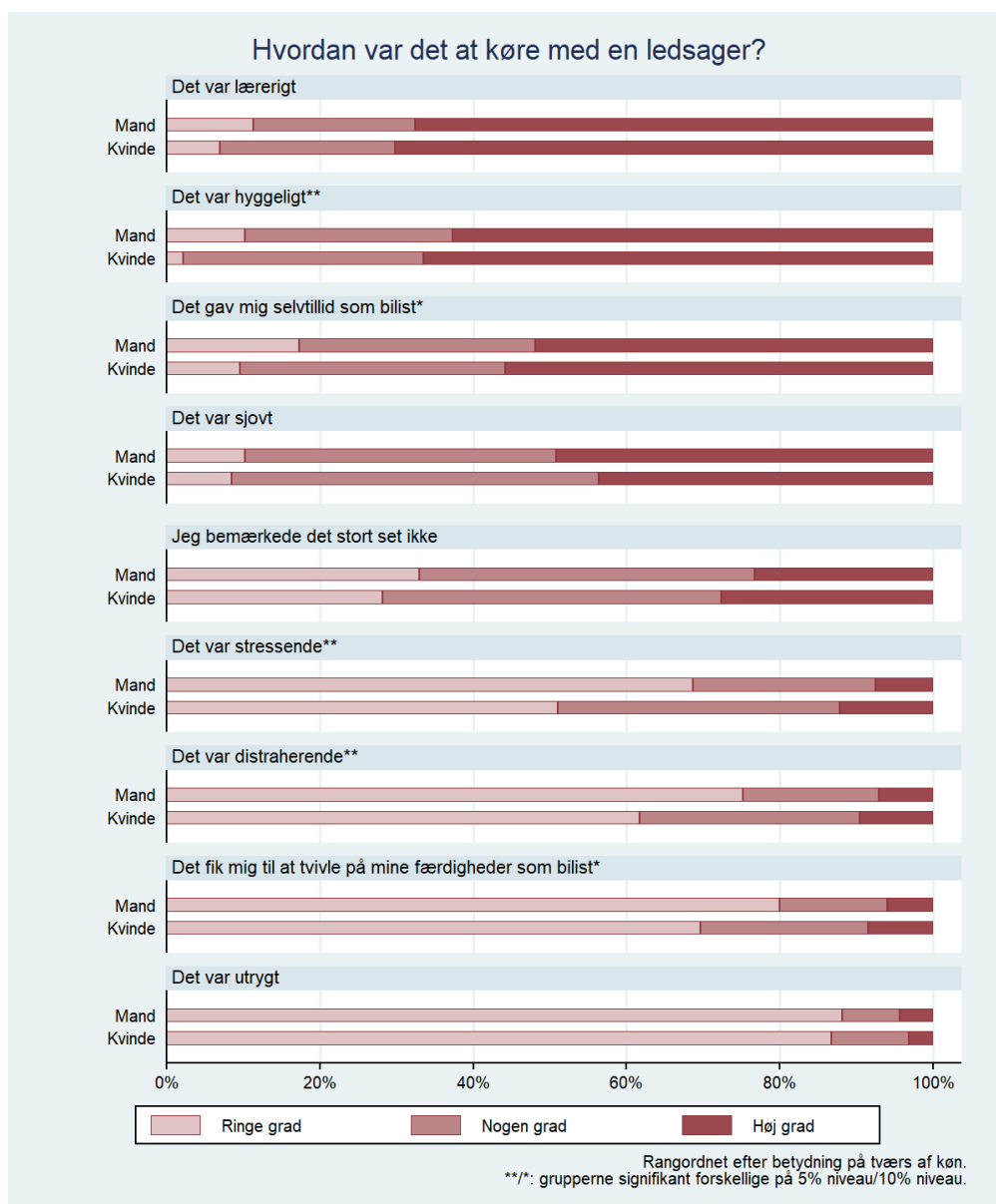
Figur 8 Omfang af trafiksituationer trænet under ledsaget kørsel.

### 3.7 Selvvurderet effekt

Et overvejende flertal af de 373 unge (87-91%) mener, at den ledsagede kørsel har været lærerig eller givet dem selvtillid som bilister (se Figur 1). Samtidig giver 30-40% dog udtryk for, at ledsageren i høj eller nogen grad har været stressende eller distraherende. Ca. 25% af de unge mener endog, at den ledsagede kørsel i høj eller nogen grad har fået dem til at tvivle på deres færdigheder som bilist.

Der ser ud til at være en kønsforskel her, men det trækker i to forskellige retninger. For det første, er de unge kvinder mere tilbøjelige end mændene til at rapportere, at den ledsagede kørsel var hyggelig og gav dem selvtillid som bilister (for sidstnævnte er kønsforskellen dog kun signifikant på 10% niveau).

Omvendt er der relativt flere kvinder end mænd, der karakteriserer den ledsagede kørsel som stressende og distraherende, og beskriver, at den fik dem til at tvivle på deres færdigheder (sidstnævnte forskel kun signifikant på 10% niveau).



**Figur 9** Oversigt over de unges oplevelse af at køre med ledsager efter køn.

95% af de unge og 98% af ledsagerne rapporterer, at ledsageren gav feedback på den unges kørsel. Dette skete oftest under kørslen, og i noget mindre grad efter kørslen.

Både de unge og deres ledsagere er overvejende positive i deres beskrivelse af effekten af den ledsagede kørsel på den unges færdigheder som bilist (se Figur 2). 86% af de unge og 91% af ledsagerne mener, at den unge i høj eller nogen grad er blevet en bedre bilist af at køre med ledsager. 7% af de unge svarer nej til at være blevet en bedre bilist, og de sidste 7% svarer "Ved ikke" eller mener, at der kun har været en ringe effekt. For ledsagerne er tallene hhv. 3% og 7%.



Som det fremgår fandt vi følgende:

- Unge, der har kørt med ledsager mindre end 4 måneder er mindre tilbøjelige til at mene, at de er blevet bedre bilister (Odds Ratio 0,44–0,45;  $p < 0,02$ ) sammenlignet med unge der har kørt med ledsager i en længere periode.
- Unge, der har kørt med ledsager mindre end 1 gang om ugen i gennemsnit er mindre tilbøjelige til at mene, at de er blevet bedre bilister (Odds Ratio 0,34;  $p < 0,01$ ) sammenlignet med unge der kører oftere.
- Unge, der ikke bevidst har forsøgt at opnå erfaring med specifikke manøvrer/ trafiksituationer med ledsager, er mindre tilbøjelige til at mene, at de er blevet bedre bilister (Odds Ratio 0,52 – 0,54;  $p < 0,08$ ). Effekten er kun signifikant på 10% niveau.
- Er ledsageren støttende og opmuntrende, er de unge mere tilbøjelige til at mene, at de er blevet bedre bilister. Opfattes ledsageren som forstyrrende, er de unge mindre tilbøjelige til at mene, at de er blevet bedre bilister. Begge effekter er meget signifikante ( $p < 0,01$ ).

Der er ikke effekt af køn, og feedback ser heller ikke ud til at have en effekt på om den unge mener, at han/hun er blevet en bedre bilist af at køre med ledsager. Ligeledes har det ingen betydning, om den ledsagede kørsel foregik i velkendte eller ikke-velkendte omgivelser, og om turene var planlagt for at give den unge rutine som bilist, eller var ture, der skulle køres alligevel.

Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at der ikke er tale om en kausal effekt og at yderligere analyser kan være relevante for at kunne forklare nærværende resultater.

### 3.8 Opsummering

- Antallet af 17-årige, der tager kørekort, er stabiliseret på ca. 28.000 per år, svarende til ca. 40% af årgangen.
- I mindst halvdelen af politikredsene tager mere end 50% af dem, der tager kørekort inden de fylder 19 år, kørekort som 17-årig.
- De 17-åriges andel af unge under 19-år der tager kørekort er højest i Syd- og Sønderjyllands politikreds.
- Andelen af unge under 19-år, der tager kørekort som 17-årig, er signifikant større vest for Storebælt (62%) end øst for Storebælt (47%).
- De 17-årige får i gennemsnit udstedt deres kørekort 5,3 måneder, før de fylder 18 år.
- Flertallet af de adspurgte kørte ledsaget kørsel mindst 1-3 gange om ugen.
- Ca. halvdelen har kørt ledsaget kørsel i mere end 6 måneder, 1/3 mindre end 3 mdr.

- Med forbehold for stor usikkerhed tyder resultatet på, at 75% af de unge, der indgår i undersøgelsen, i alt har kørt mindre end 1.260 eller 2.100 km med en ledsager.
- Det er helt overvejende forældre, der er ledsagere. De fleste har kørt med to ledsagere.
- Lyst til at køre bil og blive en bedre bilist har stor betydning for ledsaget kørsel. Adgang til bil og ledsager har ligeledes stor betydning.
- De fleste ture med ledsager, var ture der skulle køres alligevel.
- Svingbevægelser, igangsætning og parkering trænes mest, mens bakning, indfletning og vognbaneskift trænes lidt mindre. Vending trænes mindst.
- Bykørsel og landevejskørsel trænes mest. Motorvejskørsel, myldretid, mørke og regn trænes lidt mindre. Glatføre, tåge og kørsel i ikke-velkendte omgivelser trænes mindst.
- Knap 90% mener, at ledsaget kørsel har være lærerigt og givet selvtillid som bilist. 30-40% mener, at ledsageren i høj eller nogen grad var stressende eller distraherende. Ca. 25% mener endog, at den ledsagede kørsel i høj eller nogen grad har fået dem til at tvivle på deres færdigheder som bilist.
- Omfanget af ledsaget kørsel samt ledsagerens attitude er sammenhængende med den selvvaluerede effekt af ledsaget kørsel.



## 4. Håndhævelse, viden og efterlevelse af lovgivning

I dette afsnit præsenteres resultater vedrørende håndhævelse af lovgivningen vedrørende den danske forsøgsordning med kørekort til 17-årige (Færdselsloven § 57 stk. 3). Endvidere præsenteres enkelte fakta vedrørende sigtelser i relation til ledsagerordningen, brugeres kendskab til og efterlevelse af reglerne, samt afgørelser, der resulterer i sanktion for færdselsforseelser generelt. Følgende resultater præsenteres:

- Redegørelse for politiindsatser.
- Registrering af ledsagere i relation til trafikulykker.
- Oversigt over sigtelser vedrørende ledsaget kørsel.
- Viden om og efterlevelse af ledsagerkrav blandt unge og ledsagere.
- Gentagen sanktion for færdselsforseelser generelt

### 4.1 Politiindsats

Information om politiindsatser foretaget i relation til ledsagerordningen er indhentet via interview med personer i Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter. På den baggrund fremgår det, at politiet har valgt ikke at udarbejde målrettede tiltag/kontrolfunktioner med henblik på håndhævelse af ledsagerordningen på nationalt plan. Politiet har vurderet, at det er mere hensigtsmæssigt at bruge deres ressourcer der, hvor de ser, at folk kommer til skade, hvilket ikke er tilfældet med de 17-årige bilister.

Politiet anerkender, at der muligvis er et mørketal for eventuelle overtrædelser af lovgivningen vedrørende kørsel med ledsagere fx mht. kørsel uden ledsager eller manglende overholdelse af de krav, der stilles til ledsagere. Det er dog ikke politiets oplevelse, at der er store problemer med overtrædelse af lovgivningen for kørsel med ledsager, eller at de 17-årige er indblandet i trafikulykker i stort omfang. Derfor er det på nationalt plan besluttet ikke at prioritere ekstra indsatser med specifik fokus på kontrol af 17-årige bilister eller ledsaget kørsel. Det lokale politi kan dog udvikle kampagner i lokalområdet, hvis de ønsker det.

Som led i det generelle politiarbejde med kontrol og håndhævelse af Færdselsloven holder politiet også øje med de unge bilister i trafikken. Hvis de ser noget mistænkeligt, standser de vedkommende. Dette er op til den enkelte politibetjent i lokalsamfundet.

### 4.2 Ledsagerregistrering ved ulykker

Information om registrering af tilstedeværende ledsagere i forbindelse med trafikulykker med 17-årige bilister er indhentet via Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter. På den baggrund fremgår det, at i tilfælde af en ulykke, uanset om ledsagerkravene er overholdt eller ej, så registreres ledsager som part, hvis politiet optager rapport. I forbindelse med ulykker med materielskade alene eller uden betydelig skade, hvor politiet ikke optager rapport, tjekker politiet altid om ledsageren og føreren lever op til de lovmæssige krav (herunder alderskrav, gyldigt

kørekort, alkoholpromille mv.). Ledsageren eller føreren bliver dog kun registreret såfremt politiet vælger at optage rapport.

Hvis ledsageren eller den 17-årige har overtrådt lovgivningen (fx hvis den unge eller ledsageren er beruset eller hvis ledsageren ikke lever op til alderskravet), får personerne en bøde og sigtes i henhold til Færdselslovens paragraffer. Derefter bliver dette registreret i politiets sagsbehandlingsdatabase (POLSAS).

### 4.3 Sigtelser vedrørende ledsaget kørsel

Information om sigtelser er indhentet via Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter. Datagrundlaget er et udtræk fra POLSAS foretaget af Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter. Udtrækket omfatter perioden januar 2017 – december 2019.

**Tabel 9** Oversigt over sigtelser vedrørende kørsel med ledsager for perioden januar 2017 – december 2019.

| Gerningskode | Forklaring   | 2017      | 2018       | 2019       | I alt      |
|--------------|--|-----------|------------|------------|------------|
| 81435        | Der er blevet kørt uden ledsager/ledsager har ikke opfyldt betingelserne | 51        | 170        | 182        | 403        |
| 81436        | Ledsager har overtrådt reglerne, men levede ellers op til krav           | 6         | 4          | 4          | 14         |
| 81437        | Ledsagerblanket ej udfyldt   | -         | 4          | 4          | 8          |
| <b>Total</b> |  | <b>57</b> | <b>178</b> | <b>190</b> | <b>425</b> |

Som det fremgår af tabel 9, har politiet i perioden januar 2017 – december 2019 foretaget 425 sigtelser med relation til ledsaget kørsel. Den største andel (95%) af sigtelserne vedrørte situationer, hvor en 17-årig med kørekort kørte uden ledsager, eller hvor ledsageren ikke opfyldte betingelserne (fx 10-årskravet for kørekort eller alderskrav på 30 år). En lille andel af sigtelserne vedrørte situationer, hvor der var en ledsager tilstede under kørslen, der opfyldte betingelserne, men overtrådte reglerne for ledsagere (fx opfyldte 10-års kørekort krav og alderskrav, men var påvirket af alkohol). I enkelte tilfælde blev der foretaget sigtelse for manglende udfyldelse af ledsagerblanketten.

### 4.4 Kendskab til og efterlevelse af lovgivning

Information om unge bilisters og ledsageres kendskab til lovgivningen vedrørende ledsagerordningen samt efterlevelse af lovgivningen er indhentet via spørgeskemaundersøgelsen. I spørgeskemaundersøgelsen blev der således spurgt ind til de unges og ledsageres viden om lovgivningen i forbindelse med ledsagerordningen, samt deres efterlevelse af lovgivningen. Svarene er opsummeret i tabel 10 og 11.

Stort set alle de unge og deres ledsagere er klar over, at ledsageren skal opfylde visse krav. Der er dog 4% af de unge og 3% af ledsagerne, der ikke er klar over det. Der hersker lidt forvirring om, hvem der bærer ansvaret for, at ledsageren opfylder kravene, og hvem der kan rammes af retslige konsekvenser for dette. Knap to tredjedele har udfyldt en ledsagerblanket.

Godt 15% af de unge, der tog kørekort som 17-årig, anfører at have kørt bil som 17-årig uden en ledsager, og 13% ved ikke, at det har retslige konsekvenser for føreren at køre uden ledsager. Det bemærkes dog, at de unge, som har kørt ulovligt uden ledsager, virker til at have lige så godt kendskab til reglerne som de øvrige: De to grupper svarer ikke signifikant forskelligt på spørgsmålet om, hvorvidt det har retslige konsekvenser for føreren.

**Table 10** Viden om ledsagerordningen for unger der tog kørekort som 17-årig (KK-17) og ledsagere.

| Spørgsmål  | KK-17 |    | Ledsagere |    |
|--|-------|----|-----------|----|
|  | Antal | %  | Antal     | %  |
| <b>Har din primære ledsager udfyldt en ledsagerblanket?</b>                              |       |    |           |    |
| Ja   | 233   | 62 | 143       | 63 |
| Nej  | 116   | 31 | 74        | 32 |
| Ved ikke   | 24    | 7  | 12        | 5  |
| <b>Er der krav til ledsager for en 17-årig bilist?</b>                                   |       |    |           |    |
| Ja   | 357   | 96 | 223       | 97 |
| Nej  | 11    | 3  | 4         | 2  |
| Ved ikke   | 5     | 1  | 2         | 1  |
| <b>Hvis ansvar er det at sikre, at en ledsager opfylder lovkrav?<sup>a</sup></b>         |       |    |           |    |
| Den unge bilist  | 158   | 44 | 31        | 14 |
| Ledsageren   | 42    | 12 | 90        | 40 |
| Både den unge bilist og ledsageren   | 143   | 40 | 91        | 41 |
| Ved ikke   | 14    | 4  | 11        | 5  |
| <b>Har det retslige konsekvenser, hvis ledsager ikke opfylder lovkrav?<sup>a,b</sup></b> |       |    |           |    |
| Ja, for den unge bilist  | 97    | 27 | -         | -  |
| Ja, for ledsageren   | 57    | 16 | -         | -  |
| Ja, for både den unge bilist og ledsageren   | 139   | 45 | -         | -  |
| Nej  | 12    | 3  | -         | -  |
| Ved ikke   | 32    | 9  | -         | -  |

<sup>a</sup>Kun personer der svarede "ja" til spørgsmålet: Er der krav til ledsager... fik dette spørgsmål, <sup>b</sup>ledsagere fik ikke dette spørgsmål.

**Table 11** Selvrapporteret ulovlig kørsel uden ledsager.

| Spørgsmål  | KK-17 |    |
|--|-------|----|
|  | Antal | %  |
| <b>Har du kørt bil som 17-årig uden ledsager?</b>                              |       |    |
| Ja   | 58    | 15 |
| Nej  | 315   | 85 |
| <b>Har du venner med kørekort, som har kørt bil som 17-årig uden ledsager?</b> |       |    |
| Ja   | 221   | 51 |
| Nej/ved ikke   | 152   | 49 |
| <b>Har det retslige konsekvenser for 17-årig førere uden ledsager?</b>         |       |    |
| Ja   | 323   | 87 |
| Nej  | 27    | 7  |
| Ved ikke   | 23    | 6  |

#### 4.5 Afgørelser med sanktion for en færdselsforseelse - generelt

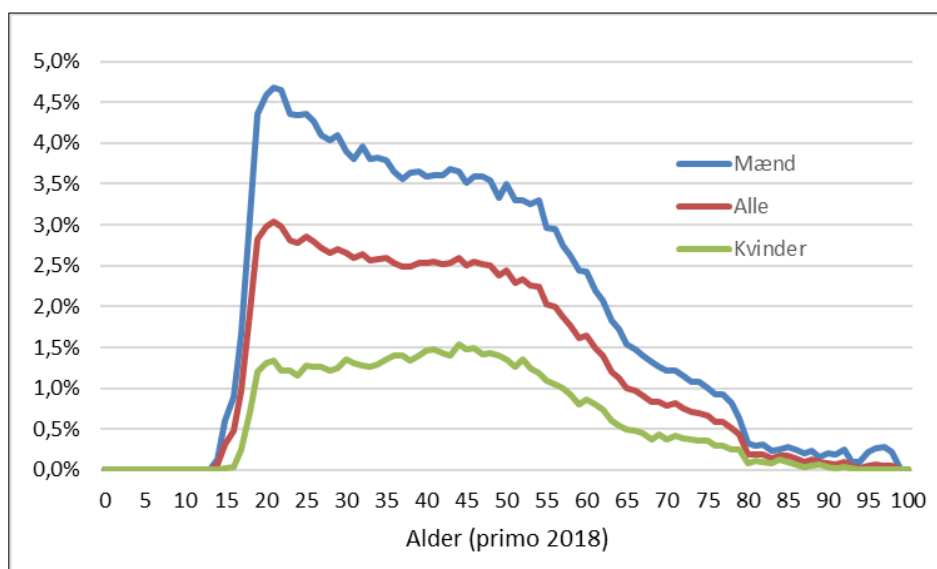
I det følgende præsenteres nogle deskriptive analyser vedrørende forekomsten af afgørelser for færdselsforseelser, der førte til sanktion generelt i hele befolkningen. Analyserne vedrører således ikke kun forseelser relateret til ordningen med kørekort til 17-årige. I analysen ses der endvidere ses der på recidivisme, dvs. gentagne afgørelser med sanktion for færdselsforseelser. Analyserne er foretaget som baggrund for eventuelle overvejelser vedrørende sænkelse af alderskravet for ledsagere (som nogle ledsagere og unge har ytret ønske om (se kapitel 9 og 10).

Datagrundlaget er kriminalregisterdata for afgørelser (KRAF) 2007-2018 og befolkningsregistret 2017-2018. Det sidste er anvendt til at bestemme hyppighed og fordelingen på køn og alder. Kun afgørelser for færdselsforseelser, der medførte en sanktion i form af bøde eller frakendelse, er inkluderet. Afgørelser, der omfattede frifindelse eller tiltalefrafald, er således ikke inkluderet.

Langt den største del (ca. 98%) af forseelserne blev sanktioneret med en bøde, men en del af disse (ca. 17%) blev endvidere sanktioneret med frakendelse. Ca. 58 % af afgørelserne vedrørte overtrædelser af hastighedsgrænsen. Figur 4 viser forekomsten af færdselsforseelser 2017-2018 blandt befolkningen på 5,8 mio. fordelt på køn og alder.

Der ses først på, hvor stor en andel af befolkningen, der i perioden 2017-2018 fik mindst én afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse. Dernæst ses der på, hvor stor en del af dem, der fik mindst en afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse i 2007, der i perioden frem til 2018 fik yderligere afgørelser med sanktion for en færdselsforseelse.

Med hensyn til hvor stor en andel af befolkningen, der i perioden 2017-2018, fik mindst én afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse, viser tallene, at det i gennemsnit var 2% af befolkningen over 17 år. Som det fremgår af figur 11, er der dog forskel på, hvor stor andelen er alt efter køn og alder.

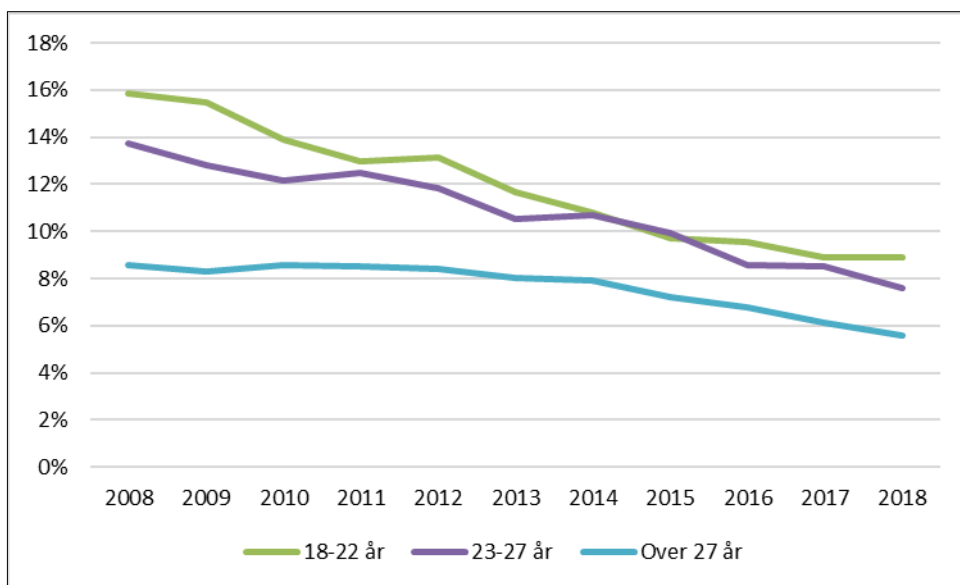


**Figur 11** Andel af befolkningen med en given alder, der i perioden 2017-2018 havde fået mindst en afgørelse for en færdselsforseelse. Alderen er fastsat efter personens alder primo 2018.

For mænd ses det, at ca. 20 år er den alder, hvor andelen, der har fået mindst én afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse, er størst (ca. 4,7%). Herefter ses et fald frem til omkring 35-årsalderen. For alle aldre er andelen af kvinder, der har fået mindst én afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse i perioden 2017-2018 lavere end blandt mænd. Der ses en svag stigning frem til ca. 45-årsalderen, hvor andelen er størst (ca. 1,5%). Det skal bemærkes, at der ikke er taget højde for omfanget af kørsel med forskellige transportmidler samt kørekortstatus.

Med henblik på at få et indblik i recidivisme, dvs. forekomsten af gentagne afgørelser med sanktion for en færdselsforseelse (ikke nødvendigvis den samme type forseelse), er personer med mindst én afgørelse for en færdselsforseelse i 2007 fulgt i årene frem til og med 2018. Kun personer, som stadig var i befolkningsregistret i 2018, er inkluderet. Personer, der var under 18 år primo 2007, er ikke inkluderet. Med de anvendte forudsætninger blev der identificeret 87.885 personer, der i 2007 havde mindst én afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse, svarende til 2,3% af de inkluderede personer. Af disse havde ca. halvdelen (44.226 personer) kun afgørelse med sanktion for en forseelse i 2007. Resten havde i to eller flere af de efterfølgende år frem til og med 2018 fået yderligere mindst én afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse.

Forekomsten af gentagne afgørelser med sanktion for en færdselsforseelse er generelt jævnt fordelt over årene, men varierer efter personens alder. Dog ses der en svag tendens til, at de optræder hyppigere i de første år efter forseelsen i basisåret (dvs. i 2007). I figur 5 ses kurverne for tre aldersgrupper baseret på deres alder i 2007: 18-22-årige, 23-27-årige, 28 år eller ældre.



**Figur 12** Forekomst af gentagen afgørelse for færdselsforseelse i forhold til 2007 for forskellige aldersgrupper.

Som det ses af figur 12, fik 16% af de 18-22-årige, der i 2007 fik en afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse, igen mindst én afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse i året umiddelbart efter (2008). For personer i alderen 23-27 år var andelen knapt 14%, mens den for

personer over 27 år var knap 9%. Blandt personer med en afgørelse med sanktion for en færdselsforseelse i 2007 var andelen, der fik en afgørelse med sanktion igen allerede året efter, altså højst i den yngste gruppe. Efter 11 år var andelen faldet til 8-10%, hvilket er højere end den gennemsnitlige forekomst på 2,3%, men tæt på niveauet for de 28+ årige et år efter basisåret i 2007. Det tyder på, at der i forekomsten af gentagne afgørelser med sanktion for en færdselsforseelse er en effekt af alder. Det er vigtigt at være opmærksom på, at der alene er set på personernes alder, og at der ikke er taget højde for faktorer, der kan påvirke omfanget af domme for færdselsforseelser herunder fx omfanget af bilkørsel.

#### 4.6 Opsummering

- Politiet har ikke udarbejdet målrettede tiltag/kontrolfunktioner i forhold til håndhævelse af ordningen med ledsaget kørsel på nationalt plan.
- I forbindelse med trafikulykker registreres en tilstedeværende ledsager som part, hvis der optages rapport.
- Hvis ledsageren eller den 17-årige overtræder Færdselsloven, får de bøde og sigtes efter Færdselslovens paragraffer.
- I perioden januar 2017 – december 2019 foretog politiet 425 sigtelser i forbindelse med ledsaget kørsel.
- 95% af de sigtelser, politiet foretog vedrørende ledsaget kørsel, angik kørsel uden ledsager og/eller manglende overholdelse af ledsagerkrav (fx alderskrav eller kørekortkrav).
- 15% deltagerne i spørgeskemaundersøgelsen har som 17-årig kørt uden ledsager.
- De fleste af deltagerne i spørgeskemaundersøgelsen ved, at ledsagere skal opfylde visse krav, men der er uklarhed omkring, hvem der sanktioneres i tilfælde af, at kravene ikke er opfyldt.
- Den gennemsnitlige forekomst af afgørelser med sanktion for færdselsforseelser (generelt) for personer over 17 år er ca. 2%, men den er i høj grad afhængig af køn og alder.
- Samlet ses et fald i forekomsten af afgørelser med sanktion for færdselsforseelser frem til ca. 35 års alderen.
- Forekomsten af gentagne afgørelser med sanktion for færdselsforseelser er størst blandt de yngste (18-22 år).

## 5. Trafikulykker med 17-årige bilister

I dette afsnit præsenteres resultater vedrørende trafikulykker med 17-årige førere af personbil med og uden kørekort. Følgende resultater præsenteres:

- Karakteristik af ulykker med 17-årige førere af personbil med kørekort.
- Sammenligning af ulykker med 17-årige førere af personbil med og uden kørekort.

Datagrundlaget er politiregistreret trafikulykkesdata, der er tilgængelig via Vejman for perioden 2017 – 2019. Som følge af det meget lille antal observationer har der været begrænset mulighed for at lave statistiske test. I det omfang det har været muligt, er der foretaget en  $\chi^2$ -test. I de fleste tilfælde har det dog kun været muligt at lave simple deskriptive analyser uden mulighed for at teste for statistisk sikkerhed.

### 5.1 Karakteristik af ulykker med 17-årige førere med kørekort

I perioden 2017-2019 registrerede politiet 88 ulykker med personbil, hvor (mindst) én 17-årig fører med kørekort var involveret. En oversigt over person- og ulykkeskarakteristika fremgår af tabel 12 og tabel 13.

I otte ulykker var det noteret i ulykkesteksten, at den 17-årige fører *ikke* havde en ledsager i bilen på ulykkestidspunktet. I syv ulykker var det noteret, at der var en ledsager tilstede, hvoraf en ledsager ikke opfyldte ledsagerkravene. For de øvrige ulykker var der ingen information, der kunne af- eller bekræfte eventuel tilstedeværelse af en ledsager.

Otte ulykker var personskadeulykker, i tre af disse kom den 17-årige fører til skade. 68% (N=60) af de implicerede førere var en mand. Ingen førere var påvirket af narkotika, men 10 (11%) var påvirket af alkohol på ulykkestidspunktet. I 6 (7%) ulykker var hastighedsgrænsen overtrådt, og i 16 (18%) ulykker var vigepligten overtrådt.

Eneulykker var den hyppigst forekommende ulykkesituation (N=22, 25%). De fleste ulykker skete i byzone (N=62, 70%) og på hverdage (N=57, 65%). Med hensyn til tidspunkt skete den mindste andel af ulykkerne (N=7, 8%) i morgentimerne og tidlig aften (N=12, 14%).

Med hensyn til geografisk placering skete 34 (36%) af ulykkerne i de tre største byer (København, Odense, Århus). Næstflest ulykker (23, 26%) skete på Fyn samt Syd- og Østjylland.

### 5.2 Sammenligning af ulykker med 17-årige førere med og uden kørekort

I perioden 2017-2019 har politiet registreret 174 17-årige førere af personbil, der var involveret i en trafikulykke. I to tilfælde var begge parter en 17-årig fører. Der er således tale om 172 ulykker, med i alt 174 17-årige førere. Af de 17-årige førere havde 88 kørekort, mens 84 ikke havde. For to personer var informationen ikke tilgængelig. I det følgende præsenteres en sammenligning af person- og ulykkeskarakteristika for ulykker med en 17-årig fører af personbil hhv. med og uden kørekort til personbil.

En oversigt over person- og adfærdskaraktistika fremgår af tabel 12. Det er kun i begrænset omfang muligt at teste om eventuelle forskelle er signifikante som følge af få observationer. Som det fremgår, er der signifikant flere mænd end kvinder blandt de ulykkesimplicerede uden kørekort. Ligeledes er der flere end forventet uden kørekort, der overtrådte hastighedsgrænsen på ulykkestidspunktet. Der var ingen forskel i fordelingerne for alkohol eller overholdelse af vigepligt. For personskade, vigepligt og påvirkning af narkotika var det ikke muligt at teste for forskelle grundet for få observationer. Når man ser på de faktiske tal, kan man dog se, at der blandt de unge uden kørekort er flere, der på ulykkestidspunktet var påvirket af narkotika.

**Tabel 12** Person- og adfærdskaraktistika for ulykkesinvolverede 17-årige førere med og uden kørekort til personbil<sup>b</sup>.

| Variabel                       | Kategori              | Uden kørekort (N=84) |             | Med kørekort (N=88) |       |
|--------------------------------|-----------------------|----------------------|-------------|---------------------|-------|
|                                |                       | Antal                | %           | Antal               | %     |
| <b>Køn*</b>                    | Kvinde                | 9                    | 11 %        | 28                  | 32 %  |
|                                | Mand                  | 75                   | <b>89 %</b> | 60                  | 68 %  |
| <b>Personskade<sup>a</sup></b> | Ja                    | 3                    | 4 %         | 3                   | 3 %   |
|                                | Nej                   | 81                   | 96 %        | 85                  | 97 %  |
| <b>Alkohol</b>                 | Ja                    | 17                   | 20 %        | 10                  | 11 %  |
|                                | Nej                   | 67                   | 80 %        | 78                  | 89 %  |
| <b>Narkotika<sup>a</sup></b>   | Ja                    | 12                   | 14 %        | 0                   | 0 %   |
|                                | Nej                   | 72                   | 86 %        | 88                  | 100 % |
| <b>Hastighed*</b>              | Grænse ikke overtrådt | 58                   | 69 %        | 70                  | 80 %  |
|                                | Grænse overtrådt      | 19                   | <b>23 %</b> | 6                   | 7 %   |
|                                | Uoplyst               | 7                    | 8 %         | 12                  | 13 %  |
| <b>Vigepligt</b>               | Overtrådt             | 18                   | 21 %        | 16                  | 18 %  |
|                                | Ikke overtrådt        | 59                   | 70 %        | 64                  | 73 %  |
|                                | Uoplyst               | 7                    | 9 %         | 8                   | 9 %   |

\* $p < 0.05$ , fed tekst viser procent, der er signifikant højere end forventet. <sup>a</sup>Kategorier eller variable der ikke er inkluderet i testen pga. for få observationer. <sup>b</sup> For to personer var der ingen information om kørekortstatus. Disse personer indgår derfor ikke i ovenstående.

En oversigt over ulykkeskaraktistika fremgår af tabel 13. Der er blevet testet for signifikante forskelle for alle variable, men kun kategorier, hvor der er udregnet mere end fem forventede observationer, er inkluderet i testen. For variabelen "hovedsituation" kunne situation 3, 4, 8, 9 ikke inkluderes grundet for få observationer. For de øvrige situationer viste analysen, at fordelingen af uheld var signifikant forskellig for ulykker med 17-årige med og uden kørekort. Blandt ulykker med 17-årige uden kørekort var der således signifikant flere eneulykker end forventet. Næsten halvdelen (N=36, 43%) af de ulykker, som de unge uden kørekort til personbil er involveret i, er en eneulykke. For unge med kørekort er det tilsvarende tal ca. en fjerdedel (N=22, 25%). For variabelen tidsrum blev der ligeledes fundet signifikante forskelle i ulykkernes fordeling. Således var der blandt 17-årige uden kørekort til personbil signifikant flere, der var involveret i en ulykke i aften-/nattetimerne (kl. 18:00 – 5:59) end forventet, sammenlignet med ulykker for 17-årige med kørekort. Til gengæld er de unge med kørekort tilsyneladende involveret i flere ulykker i kryds mellem krydsende køretøjer med eller uden svingning. For krydsulykker var forskellen dog ikke signifikant.



Ser man på den geografiske fordeling af ulykkerne, kan man se, at de fleste ulykker i begge grupper sker i de tre store byer (København, Odense, Aarhus). Blandt de unge med kørekort sker en relativ stor andel af ulykkerne dog på Fyn og Syd- og Østjylland. Blandt de unge uden kørekort er den geografiske fordeling umiddelbart mere jævn. Helt overordnet er der dog en svag tendens til, at en større andel af de ulykker, som unge med kørekort til personbil er involveret i, sker i byområder, mens en lidt større andel af de ulykker, som unge uden kørekort er involveret i, sker i landområder.

**Tabel 13** Ulykkeskarakteristika for ulykker med 17-årige førere med og uden kørekort til personbil.

| Variabel                | Kategori  | Uden kørekort (N=84) |             | Med kørekort (N=88) |      |
|-------------------------|---|----------------------|-------------|---------------------|------|
|                         |   | Antal                | %           | Antal               | %    |
| <b>Uhedsart</b>         | Materielskadeuheld  | 75                   | 89 %        | 80                  | 91 % |
|                         | Personskadeuheld  | 9                    | 11 %        | 8                   | 9 %  |
| <b>Byzone</b>           | Byzone  | 61                   | 73 %        | 62                  | 70 % |
|                         | Landzone  | 23                   | 27 %        | 26                  | 30 % |
| <b>Ugedag</b>           | Hverdag   | 53                   | 63 %        | 57                  | 65 % |
|                         | Weekend   | 31                   | 37 %        | 31                  | 35 % |
| <b>Hoved-situation*</b> | 0: Eneuheld   | 36                   | <b>43 %</b> | 22                  | 25 % |
|                         | 1: Ligeudkørende på samme vej og med samme kurs                       | 17                   | 20 %        | 15                  | 17 % |
|                         | 2: Ligeudkørende på samme vej med modsat kurs                         | 2                    | 2 %         | 5                   | 6 %  |
|                         | 3: Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning <sup>a</sup>  | 2                    | 2 %         | 6                   | 7 %  |
|                         | 4: Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning <sup>a</sup> | 3                    | 4 %         | 9                   | 10 % |
|                         | 5: Krydsende køretøjer uden svingning                                 | 5                    | 6 %         | 13                  | 15 % |
|                         | 6: Kørende på krydsende veje med svingning                            | 2                    | 2 %         | 12                  | 14 % |
|                         | 7: Påkørsel af parkeret køretøj                                       | 15                   | <b>18 %</b> | 5                   | 6 %  |
|                         | 8: Fodgængeruheld <sup>a</sup>  | 2                    | 2 %         | 1                   | 1 %  |
|                         | 9: Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen <sup>a</sup>  | 0                    | 0 %         | 0                   | 0 %  |
| <b>Tidsrum*</b>         | 06:00-08:59   | 8                    | 10 %        | 7                   | 8 %  |
|                         | 09:00-14:59   | 17                   | 20 %        | 23                  | 26 % |
|                         | 15:00-17:59   | 9                    | 11 %        | 22                  | 25 % |
|                         | 18:00-20:59   | 17                   | <b>20 %</b> | 12                  | 14 % |
|                         | 21:00-05:59   | 33                   | <b>39 %</b> | 24                  | 27 % |
| <b>Landsdel</b>         | København, Odense, Århus  | 34                   | 40 %        | 34                  | 36 % |
|                         | Esbjerg, Aalborg, Kolding, Vejle, Horsens, Randers                    | 7                    | 8 %         | 9                   | 10 % |
|                         | Nordsjælland og Bornholm  | 12                   | 14 %        | 3                   | 3 %  |
|                         | Vest- og Sydsjælland  | 13                   | 15 %        | 9                   | 10 % |
|                         | Nord- og Vestjylland  | 10                   | 12 %        | 12                  | 14 % |
|                         | Fyn samt Syd- og Østjylland   | 8                    | 10 %        | 23                  | 26 % |

\*p<0.05, fed tekst viser procent, der er signifikant højere end forventet. <sup>a</sup>Kategorier eller variable der ikke er inkluderet i testen pga. for få forventede observationer.

### 5.3 Opsummering

- I perioden 2017-2019 registrerede politiet 174 17-årige ulykkesinvolverede førere. I to ulykker var begge parter en 17-årig fører. Der var således tale om 172 ulykker, der involverede i alt 174 17-årige førere.
- Af de ulykkesinvolverede 17-årige førere havde 88 (51%) kørekort. I otte ulykker var der ingen ledsager tilstede på ulykkestidspunktet. I syv ulykker var der en ledsager tilstede, hvoraf en ikke opfyldte ledsagerkravene. For de øvrige ulykker med en 17-årig fører med kørekort var der ingen information om tilstedeværelse af eventuelle ledsagere på ulykkestidspunktet.
- Hovedparten af de involverede førere var mænd.
- 9% af ulykkerne med en 17-årig fører med kørekort (N=8) medførte personskaade.
- I 18% af ulykkerne overtrådte den 17-årige fører (med kørekort) vigepligten på ulykkestidspunktet, i 7% af ulykkerne (n=6) overtrådte den 17-årige fører (med kørekort) hastighedsgrænsen, og i 11% af ulykkerne var den 17-årige fører (med kørekort) påvirket af alkohol.
- Andelen af førere, der var påvirket af alkohol eller overtrådte hastighedsgrænsen på ulykkestidspunktet, var større end forventet for ulykker med 17-årige førere uden kørekort end med kørekort.
- Den hyppigst forekommende ulykkesituation er eneulykker (25%).
- Risikofaktorer som alkohol og høj fart forekommer tilsyneladende kun i en lille del af ulykker med 17-årige førere med kørekort. Det kunne indikere, at faktorer som utilstrækkelig eller manglende orientering, fejl i afstandsvurdering eller vurdering af trafikens udvikling og flow kunne være sammenhængende med de pågældende ulykker. Yderligere undersøgelser med mulighed for en mere indgående analyse af de enkelte uheld er dog nødvendigt for at kunne afgøre, om dette er tilfælde

## 6. Myndigheders og organisationers erfaringer med ledsagerordningen

Viden om myndigheders og organisationers erfaringer med den danske forsøgsordning med kørekort til 17-årige er indhentet via interview. Resultaterne præsenteres i det følgende og er struktureret i følgende punkter:

- Fordele.
- Udfordringer.
- Overvejelser i øvrigt.

Det skal understreges, at resultaterne repræsenterer fremtrædende synspunkter og erfaringer, men ikke alle myndigheder og organisationer er enige i alle udsagn.

Datagrundlaget er ni semistrukturerede kvalitative interview afviklet i perioden ultimo 2018 til primo 2019. Deltagerne blev udvalgt i samarbejde med Færdselsstyrelsen. De interviewede er alle gennem deres professionelle virke i berøring med forsøgsordningen for kørekort til 17-årige. Repræsentanter for følgende myndigheder og organisationer er interviewet: Dansk Kørelærer-Union, Danske Kørelæreres Landsforbund, Frie Kørelærere, Færdselsstyrelsen, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Midt- og Vestjyllands Politi, Rådet for Sikker Trafik, Syd- og Sønderjyllands Politi.

Tabel 14 viser en oversigt over interviewresultaterne. De præsenteres mere detaljeret i det følgende.

**Tabel 14** Oversigt over identificerede fordele, udfordringer og overvejelser i øvrigt.

| <b>Fokus</b>                 | <b>Aspekter</b>   |
|------------------------------|---|
| <b>Fordele</b>               | Velfungerende<br>Fleksibilitet ift. kørekort erhvervelse<br>Øget rutine/færdigheder<br>Ledsager repetition af færdigheder |
| <b>Udfordringer</b>          | Ledsagerkrav<br>Kørsel uden ledsager<br>Håndhævelse   |
| <b>Overvejelser i øvrigt</b> | Ledsager kompetencer<br>Reel rutine<br>Alderens betydning   |

### 6.1 Fordele

Der gives generelt udtryk for positive erfaringer med ledsagerordningen og for, at man oplever den som velfungerende. De interviewedes indtryk er, at der er blevet taget godt imod ordningen,

og at en del unge benytter den. Dog har man ikke indtryk af, at ordningen har medvirket til, at unge nu generelt tager kørekort tæt på deres 17-års fødselsdag.

Blandt de interviewede gives der udtryk for, at de tror, at en af grundene til, at der er blevet taget så godt imod ordningen, er, at det blandt brugerne ses som en fordel, at den øger fleksibiliteten i forhold til erhvervelse af kørekort. Flexibiliteten begrundes med, at fordi de kan begynde at tage kørekortet tidligere og gå op til køreprøven allerede som 17-årig, er det lettere at få tilpasset det med at tage kørekort i forhold til skoleaktiviteter, fritidsjob, ferie med m.m.

Derudover fremgår det, at der blandt de interviewede generelt er en positiv holdning til ordningen pga. en forventning om, at den har en gavnlig indvirkning på de unges kørsels erfaring og dermed kørefærdigheder. Det forventes at forbedre trafiksikkerheden, at de unge får mulighed for at få øget erfaring og rutine som bilist, inden de begynder at køre alene. De unges mulighed for at få støtte og vejledning under kørslen betragtes ligeledes som givtigt ikke blot for den unge, men også for ledsageren. Flere af de interviewede mener, at ledsagerne også kan have gavn af forsøgsordningen, idet de tvinges til at reflektere over deres egen ageren i trafikken, når de konfronteres med spørgsmål fra den 17-årige.

## 6.2 Udfordringer

Det varierede blandt de interviewede, hvilke udfordringer man mente, der kunne være forbundet med ordningen. Udfordringer i forbindelse med tre aspekter blev nævnt: Ledsagerkrav, kørsel uden ledsager og håndhævelse af regler.

Interviewene peger på, at ledsagerkravene er et af de elementer ved forsøgsordningen, der har fået flest borgere til at henvende sig med spørgsmål angående forsøgsordningen. Det er som oftest forældre, der henvender sig, og særligt kravet om besiddelse af dansk udstedt kørekort i 10 år uden frakendelse har givet anledning til spørgsmål. Nogle myndigheder/organisationer har således fået en del henvendelser fra forældre, der på den ene eller anden måde var ramt af 10-års-kravet.

Nogle af de interviewede fremhæver, at 10-års-kravet medfører, at de unge kommer til at bøde for forældrenes handlinger, både i tilfælde af færdselsforseelser, og hvis de ikke har haft et dansk udstedt kørekort længe nok, fx hvis man er flyttet til Danmark, og ikke har tænkt på at få ændret sit kørekort, fordi det man havde, stadig var gældende.

Nogle interviewede kendte til eksempler på, at forældre ikke havde fortalt den 17-årige, at de havde fået frakendt kørekortet. Dette havde ført til, at den 17-årige havde kørt ledsaget kørsel med en ledsager, der ikke opfyldte ledsagerkravene uden at være klar over det.

Udfordringer som disse medvirker til, at 10-års-kravet blandt nogle af de interviewede betragtes som for højt, og at de derfor mener, at det kunne overvejes ændret til fx 5-år. Andre af de interviewede er dog ikke enige i dette.

En organisation fremhæver, at de henvendelser, de modtager vedrørende ledsagerordningen, primært omhandler sanktioner i forbindelse med kørsel uden ledsager. Henvendelserne kommer typisk fra unge.

Det varierer betydeligt blandt de interviewede, i hvor høj grad man gennem sin profession og faglige kontakt med ledsagerordningen er stødt på, at 17-årige med kørekort kører bil uden ledsager. Nogle af de interviewede, særligt myndighederne, er ikke stødt på forhold eller tilfælde, der dokumenterer, at kørsel uden ledsager er et udbredt fænomen. Således efterlader hverken mængden af henvendelser, henvendelsernes karakter eller antallet af udskrevne bøder det indtryk, at kørsel uden ledsager er et stort problem. Andre af de interviewede mener, at den reelle andel af 17-årige med kørekort, der kører uden ledsager, måske tilsløres af manglende ressourcer og problemer med håndhævelse af ledsagerkravet. De understreger behovet for at få fastslået, hvor mange 17-årige der reelt kører uden ledsager og få afdækket et eventuelt mørketal vedrørende overholdelse af forsøgsordningens forskellige krav.

Enkelte kendte til episoder, hvor unge med forældrenes accept har kørt uden ledsager. Indtrykket er, at forældrene, i takt med at de 17-årige forbedrer deres køreevner, får sværere ved at opretholde motivationen for den ledsagede kørsel og på sigt enten stopper med at køre eller lader den 17-årige køre alene. Samtidig fremhæver flere, at det er deres oplevelse, at en bøde på 3.000 kr. ikke er afskrækkende for de unge, blandt andet fordi de som studerende kan få bøden nedsat til det halve. Endvidere har nogle af de interviewede erfaret, at der er forældre, der tilbyder at betale bøden for de unge, fordi de ikke har tid til at køre med de 17-årige.

Flere interviewede nævner, at de mener, at det er en udfordring, at politiets muligheder for kontrol af, om forsøgsordningens regler overholdes, er begrænsede, fx fordi man ikke umiddelbart kan se forskel på en 17-årig og en 18-årig, når han/hun kommer kørende i en bil. Det fremgår, at kontrol vedrørende ledsagerordningen således ikke prioriteres specifikt.

Det fremgår, at der visse steder har været udført kontroller fx ved uddannelsesinstitutioner, men at der generelt ikke har været særlige indsatser i forbindelse med ledsagerordningen. De kontrollerende indsatser ses som led i en generel forebyggelse af færdselsforseelser gennem synliggørelse af politiet og dermed eventuelt øget opmærksomhed på risikoen for at blive standset og kontrolleret. Nogle mener, at håndhævelse af fx ledsagerkravet skal prioriteres højere for at opnå en forebyggende effekt.

### **6.3 Overvejelser i øvrigt**

Nogle fremhæver, at det måske er et problem, at der ikke stilles konkrete krav til ledsagernes færdigheder og kompetencer, der kan sikre, at de er kompetente til opgaven. Det nævnes, at de 17-årige muligvis kan tilegne sig en uhensigtsmæssig adfærd, hvis den ledsager, de kører med, mangler viden om færdselsreglerne eller har en risikobetonet holdning til bilkørsel. Andre fremhæver, at det ville være relevant at vide, hvad der kendetegner en egnet ledsager.

Disse bekymringer deles dog ikke af alle, blandt andet fordi det ikke er alle, der betragter ledsagernes kompetencer som essentielle for ordningens effekt. Det fremhæves, at de 17-årige har kørekort, og derfor godt kan køre bil, og at det, ledsagerordningen skal bidrage til, er køreefaring. Der er derfor ikke et behov for yderligere krav til ledsagerne.

En anden overvejelse er, at den øgede rutine, som forsøgsordningen giver mulighed for, kun opnås, hvis der reelt køres med ledsager på kontinuerlig basis. Nogle af de interviewede har indtryk af, at omfanget af ledsaget kørsel varierer betydeligt og rejser tvivl om, hvorvidt

ledsagerordningen reelt har effekt, hvis de unge fylder 18 år kort tid efter, at de har fået kørekort, og derfor ikke kører ret meget med ledsager.

Blandt de interviewede er der lidt forskellige opfattelser af, hvilken betydning alderen har. Flere giver udtryk for at være blevet positivt overrasket over de 17-årige bilister, der til tider forekommer mere interesserede og fokuserede på at få kørekortet end de 18-årige. Andre nævner, at modenheden blandt de 17-årige kan variere, men at dette efter deres opfattelse ikke er i højere grad end den varierende modenhed, man kan se blandt de 18-årige.

Et par af de interviewede fortæller, at de godt kan mærke, at de 16-årige og 17-årige er mindre modne end de 18-årige, blandt andet ved at de til tider fremstår mere usikre og nervøse, når de skal lære at køre bil og op til køreprøven. Enkelte synes at have observeret en vis umodenhed blandt de 17-årige, der blandt andet kom til udtryk gennem manglende evne til at forudse trafiksituationers udvikling samt manglende overblik.

## 6.4 Opsummering

- **Fordele:**
  - Ordningen er velfungerende og giver fleksibilitet i forhold til kørekort erhvervelse.
  - Bidrager til øget køreerfaring og rutine for nye unge bilister.
  - Giver ledsagere anledning til at opdatere/opfriske egne færdigheder og viden.
- **Udfordringer:**
  - 10-års kørekortkrav giver i nogle tilfælde u hensigtsmæssige udfordringer for personer, der gerne vil være ledsager.
  - Nogle mener, at de unge straffes uberettiget for forældrenes tidligere adfærd.
  - Kørsel uden ledsager forekommer, men omfanget er ukendt.
  - Håndhævelse af regler er vanskeligt og prioriteres ikke specifikt.
- **Overvejelser i øvrigt:**
  - Forskellige holdninger til om der er behov for opkvalificering af ledsager, flere krav til den kørslen, samt usikkerhed på hvilke krav der kunne være relevante.
  - Anerkendelse af, at ordningens trafikikkerhedsmæssige effekt afhænger af, at 17-årige kører med ledsager i et tilstrækkeligt omfang. Der er et indtryk af, at omfanget af ledsaget kørsel varierer meget, og dermed også (måske) den trafikikkerhedsmæssige effekt.
  - Oplever at modenhed og dermed kørekortegnethed varierer meget både blandt 17-årige og 18-årige.

## 7. Kørekort som 17-årig – socioøkonomiske karakteristika

I dette afsnit præsenteres resultater vedrørende socioøkonomiske karakteristika for personer, der har taget kørekort som 17-årig samt disse faktorerers betydning for sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig. Følgende resultater præsenteres:

- Sociodemografiske karakteristika for unge, der tager kørekort som 17-årig, som 18-årig eller ikke tager kørekort inden de fylder 19 år og deres forældre.
- Sociodemografiske faktorerers betydning for sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig.

Datagrundlaget er individdata fra politiet med cpr-numre på de 17- og 18-årige, der i perioden 1/1 2017 – 30/6 2019 har taget kørekort. Disse data er i krypteret form flettet med en række administrative registre i Danmarks Statistik. Det drejer sig om:

|      |   |
|------|---|
| BEF  | Befolkningsregistret med fars og mors cpr-nummer, fødselsdato, køn og adresse |
| FAM  | Familieregistret med familietype, antal børn mm                               |
| DMRB | Bilregistret (med brugerinformation)  |
| INDK | Indkomstregistret med bruttoindkomst  |
| IEPE | Oprindelse (dansk, indvandrere, efterkommer)                                  |
| KRSI | Politiets kriminalregister over sigtelser                                     |
| KRAF | Politiets kriminalregister over afgørelser                                    |
| IDA  | Arbejdsmarkedstilknytning   |
| UDD  | Igangværende og fuldførte uddannelser   |

Alle registre er flettet sammen med cpr-numre i krypteret form. Der er endnu ingen registre for 2019 ud over BEF, så data for 2019 indgår kun i begrænset omfang. Der mangler også stadig INDK og IDA for 2018, og her er anvendt registrene for 2017 som erstatning for 2018.

Data omfatter kørekort (B) erhvervet i perioden 1/1 2017 – 31/12 2018. I denne periode har 52.889 personer taget kørekort som 17-årig, 54.109 personer som 18-årig, mens 24.869 personer, der var 19 år per 1/1 2019, ikke havde taget kørekort. Disse personer tager altså kørekort efter deres 19-års fødselsdag eller aldrig.

Geografisk inddeling i land og by er baseret på de unges bopælskommune. Følgende kommuner repræsenterer byområder: Albertslund, Ballerup, Brøndby, Dragør, Esbjerg, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Horsens, Hvidovre, Høje Taastrup, Ishøj, Kolding, København, Lyngby-Taarbæk, Randers, Rødovre, Tårnby, Vallensbæk, Vejle, Aalborg, Aarhus. De resterende kommuner repræsenterer landområder. Opdelingen af landet i øst og vest er baseret på Storebælt som grænse. Vestdanmark omfatter således Jylland og Fyn, mens Østdanmark omfatter Sjælland og Lolland-Falster samt de mindre øer.

I analysen anvendes  $\chi^2$ -test til sammenligne fordelingen af socioøkonomiske karakteristika for de forskellige grupper. Der foretages en sammenligning mellem dem, der tager kørekort som

17-årig (KK17) og som 18-årig (KK18), og en sammenligning mellem dem, der tager kørekort inden de fylder 19 (KK17 og KK18), og dem, der ikke gør (intet KK19). Endvidere anvendes logistisk regression for at afdække de forskellige socioøkonomiske karakteristika's betydning for sandsynligheden for at unge tager kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig.

## 7.1 Socioøkonomiske karakteristika

I det følgende præsenteres en deskriptiv karakteristik af KK17, KK18, intet KK19 og deres forældre. Indledningsvis præsenteres en deskriptiv oversigt for udvalgte socioøkonomiske karakteristika. Dernæst præsenteres resultater vedr. fordelingen af forskellige karakteristika for de forskellige grupper.

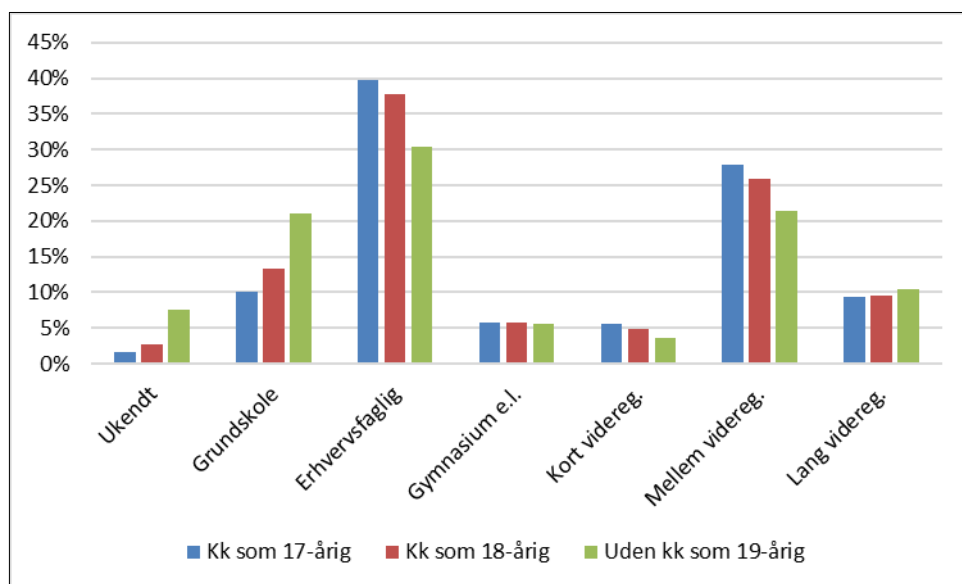
**Tabel 15** Socioøkonomiske karakteristika for unge med/uden kørekort og deres familie.

| Variabel  | Kategori                                  | KK17<br>(N=52.889) |        | KK18<br>(N=54.109) |        | Intet KK19<br>(N=24.869) |       |
|---|---|--------------------|--------|--------------------|--------|--------------------------|-------|
|   |   | Antal              | %      | Antal              | %      | Antal                    | %     |
| <b>Køn</b>  | Mand                                      | 26.748             | 51 %   | 27.869             | 52 %   | 12.691                   | 51 %  |
|   | Kvinde                                    | 26.141             | 49 %   | 26.240             | 48 %   | 12.178                   | 49 %  |
| <b>Igangværende uddannelse</b>  | Ingen angivet                             | 2.262              | 4 %    | 4.269              | 8 %    | 6.519                    | 26 %  |
|   | Erhvervsfaglig                            | 1.927              | 4 %    | 3.654              | 7 %    | 1.697                    | 7 %   |
|   | Grundskole                                | 11.125             | 21 %   | 2.231              | 4 %    | 2.135                    | 9 %   |
|   | Gymnasium e.l.                            | 37.575             | 71 %   | 43.934             | 81 %   | 14.324                   | 58 %  |
|   | Kort/mellem videreg.                      | 0                  | 0 %    | 21                 | < 1 %  | 194                      | 1 %   |
| <b>Oprindelse</b>   | Dansk                                     | 49.371             | 93 %   | 48.569             | 90 %   | 19.725                   | 79 %  |
|   | Indvandrer                                | 603                | 1 %    | 1.399              | 3 %    | 2.582                    | 10 %  |
|   | Efterkommer                               | 2.915              | 6 %    | 4.141              | 8 %    | 2.562                    | 10 %  |
| <b>Familietype</b>  | Bor med far <i>eller</i> mor              | 15.151             | 29 %   | 19.424             | 36 %   | 9.496                    | 39 %  |
|   | Bor med far og mor                        | 37.043             | 70 %   | 32.067             | 59 %   | 9.713                    | 39 %  |
|   | Bor for sig selv                          | 695                | 1 %    | 2.618              | 5 %    | 5.660                    | 23 %  |
| <b>År med sanktion for færdselsforseelse de seneste 5 år – unge<sup>a</sup></b>       | 0   | 51.499             | 97 %   | 51.886             | 96 %   | 24.035                   | 97 %  |
|   | 1   | 1.268              | 2 %    | 1.979              | 4 %    | 639                      | 3 %   |
|   | ≥ 2                                       | 122                | < 1%   | 244                | < 1 %  | 195                      | 1 %   |
|   | <b>Antal biler i familien<sup>b</sup></b> | 0                  | 3.304  | 6 %                | 5.837  | 11 %                     | 9.711 |
| 1   | 21.666                                    | 41 %               | 23.384 | 43 %               | 10.460 | 42 %                     |       |
| 2   | 21.276                                    | 40 %               | 19.189 | 35 %               | 4.067  | 16 %                     |       |
| ≥ 3   | 6.643                                     | 13 %               | 5.699  | 11 %               | 631    | 3 %                      |       |
| <b>Familie bruttoindkomst per år</b>  | < 373.000 kr.                             | 10.961             | 21 %   | 15.497             | 29 %   | 12.901                   | 52 %  |
|   | 373.000 – 745.999 kr.                     | 26.216             | 50 %   | 25.257             | 47 %   | 8.578                    | 34 %  |
|   | 746.000 – 1.118.999 kr.                   | 11.636             | 22 %   | 9.751              | 18 %   | 2.556                    | 10 %  |
|   | > 1.119.000 kr.                           | 4.076              | 8 %    | 3.604              | 7 %    | 834                      | 3 %   |
| <b>År med sanktion for færdselsforseelse de seneste 10 år – familie<sup>a,c</sup></b> | 0 <sup>a</sup>                            | 33.671             | 64 %   | 35.779             | 66 %   | 19.319                   | 78 %  |
|   | 1   | 12.496             | 24 %   | 12.048             | 22 %   | 3.671                    | 15 %  |
|   | 2   | 4.398              | 8 %    | 4.073              | 8 %    | 1.233                    | 5 %   |
|   | ≥ 3                                       | 2.324              | 4 %    | 2.209              | 4 %    | 646                      | 3 %   |

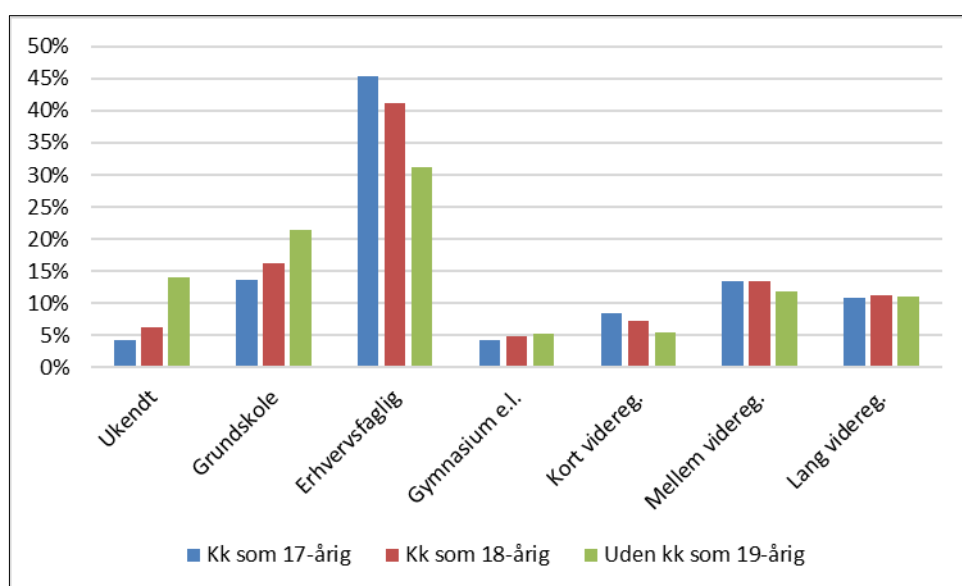
<sup>a</sup> Der kan være flere afgørelser med sanktion inden for samme år. <sup>b</sup> Familie omfatter ikke familiemedlemmer, der ikke har samme bopæl som den unge. <sup>c</sup> Omfatter alene familiemedlemmer over 30 år.



Mht. forældrenes uddannelsesnivea (se figur 13 og 14) ses det, at blandt KK17 har den største andel af mødrene (40%) og fædrene (45%) en erhvervsfaglig uddannelse. Det samme er tilfældet for KK18 og intet KK19. Andelene er dog lavere.



**Figur 13** Mors højeste gennemførte uddannelse efter om den unge fik kørekort som 17-årig, 18-årig eller ikke havde kørekort som 19-årig.



**Figur 14** Fars højeste gennemførte uddannelse efter om den unge fik kørekort som 17-årig, 18-årig eller ikke havde kørekort som 19-årig.

## 7.2 Køn, familietype, immigrationsstatus og geografi

Tabel 16 viser fordelingen af de socioøkonomiske karakteristika for køn, familietype, immigrationsstatus samt bopælsområde.

**Tabel 16** Køn, familietype, immigrationsstatus og bopælsområde KK17, KK18, og intet KK19.

|                           | KK17<br>(N=52.889) | KK18<br>(N=54.109) | Intet KK19<br>(N=24.869) | $\chi^2$ -test<br>17-18 vs 19 | $\chi^2$ -test<br>17 vs 18 |
|---------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| <b>Køn</b>                |                    |                    |                          |                               |                            |
| Mand                      | 50,6 %             | 51,5 %             | 51,0 %                   | $\chi^2(1,N=131.867)$         | $\chi^2(1,N=106.998)$      |
| kvinde                    | 49,4 %             | 48,5 %             | 49,0 %                   | = 0,01                        | = 18,37**                  |
| <b>Familietype</b>        |                    |                    |                          |                               |                            |
| Bor med begge forældre    | 70,0 %             | 59,3 %             | 39,1 %                   | $\chi^2(2,N=131.867)$         | $\chi^2(2,N=106.998)$      |
| Bor med én forælder       | 28,6 %             | 35,9 %             | 38,2 %                   | = 37.003**                    | = 3.169**                  |
| Bor alene                 | 1,3 %              | 4,8 %              | 22,8 %                   |                               |                            |
| <b>Immigrationsstatus</b> |                    |                    |                          |                               |                            |
| Dansk                     | 93,1 %             | 89,8 %             | 79,3 %                   | $\chi^2(2,N=131.867)$         | $\chi^2(2,N=106.998)$      |
| Indvandrer                | 1,1 %              | 2,6 %              | 10,4 %                   | = 10.907**                    | = 820,1**                  |
| Efterkommer               | 5,5 %              | 7,7 %              | 10,3 %                   |                               |                            |
| <b>Bopælsområde</b>       |                    |                    |                          |                               |                            |
| By i øst                  | 7,6 %              | 15,6 %             | 30,5 %                   | $\chi^2(3,N=131.867)$         | $\chi^2(3,N=106.998)$      |
| Land i øst                | 21,1 %             | 28,0 %             | 26,0 %                   | = 27.520**                    | = 5.682**                  |
| By i vest                 | 22,5 %             | 20,7 %             | 19,5 %                   |                               |                            |
| Land i vest               | 48,8 %             | 35,6 %             | 23,9 %                   |                               |                            |

\*p<0,01, \*\*p<0,001.

Som det ses i tabel 16, er fordelingen af de socioøkonomiske variable signifikant forskellige mellem grupperne dog undtaget kønsfordelingen for KK17 og KK18 sammenlignet med intet KK19. Kønsfordelingen på tværs af grupperne er dog meget ens med en højere andel af mænd end kvinder, især blandt KK18. Andelen af indvandrere eller efterkommere er meget lille i alle grupper, men lidt højere blandt intet KK19.

De fleste af de unge i KK17 og KK18, bor sammen med begge forældre. Andelen er højest blandt KK17. Andelen, der bor alene, er højst blandt intet KK19, hvilket formentlig i nogen grad afspejler, at flere flytter hjemmefra jo ældre de bliver. Blandt KK17 og KK18 bor den største andel i landområde i Vestdanmark, for KK17 udgør disse næsten halvdelen. For intet KK19 er andelen, der bor i byområde i Østdanmark, større sammenlignet med KK17 og KK18.

## 7.3 Arbejdsmarkedsstatus, forældreuddannelse, indkomst og antal biler

Med hensyn til arbejdsmarkedsstatus, forældreuddannelse, familieindkomst og antal biler i familien (tabel 17) ses en række forskelle mellem grupperne. Blandt intet KK19 er andelen i job eller af arbejdsløse højere sammenlignet med KK17 og KK18. Tilsvarende er andelen med forældre uden uddannelse, med lav indkomst og ingen biler i familien højere sammenlignet med KK17 og KK18.

Ser man på fordelingerne mellem KK17 og KK18, ses det, at andelen, hvor mindst en forælder har en videregående uddannelse, højere indkomst og to eller flere biler i familien, er større blandt KK17 end blandt KK18. Ligeledes er andelen af unge, der er under uddannelse, højere blandt KK17 sammenlignet med KK18.

**Tabel 17** Arbejdsmarkedsstatus, forældreuddannelse, familieindkomst og antal biler for KK17, KK18 og intet KK19.

|                               | KK17<br>(N=52.889) | KK18<br>(N=54.109) | Intet KK19<br>(N=24.869) | $\chi^2$ -test<br>17-18 vs 19 | $\chi^2$ -test<br>17 vs 18 |
|-------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| <b>Arbejdsmarkedsstatus</b>   |                    |                    |                          |                               |                            |
| Under uddannelse              | 95,7 %             | 92,1 %             | 73,8 %                   | $\chi^2(2,N=131.754)$         | $\chi^2(2,N=106.960)$      |
| I job                         | 2,7 %              | 3,8 %              | 20,5 %                   | = 23,156**                    | = 1,039**                  |
| Arbejdsløs                    | 1,5 %              | 4,0 %              | 5,4 %                    |                               |                            |
| NA                            | 0,0 %              | 0,1 %              | 0,3 %                    |                               |                            |
| <b>Forældres uddannelse</b>   |                    |                    |                          |                               |                            |
| Begge uden uddannelse         | 6,3 %              | 9,0 %              | 16,4 %                   | $\chi^2(3,N=131.867)$         | $\chi^2(3,N=106.998)$      |
| Mindst én erhvervsudd.        | 39,9 %             | 39,2 %             | 34,1 %                   | = 10,945**                    | = 632,1**                  |
| Mindst én videreg. udd.       | 53,5 %             | 51,0 %             | 45,0 %                   |                               |                            |
| NA                            | 0,3 %              | 0,7 %              | 4,5 %                    |                               |                            |
| <b>Årlig familieindkomst</b>  |                    |                    |                          |                               |                            |
| < 373.000 kr.                 | 22,8 %             | 31,0 %             | 54,5 %                   | $\chi^2(3,N=131.867)$         | $\chi^2(3,N=106.998)$      |
| 373.000 – 745.999 kr.         | 47,0 %             | 43,9 %             | 31,8 %                   | = 36,237**                    | = 1,830**                  |
| 746.000 – 1.118.999 kr.       | 22,8 %             | 17,2 %             | 9,6 %                    |                               |                            |
| ≥ 1.119.000 kr.               | 9,5 %              | 7,9 %              | 4,1 %                    |                               |                            |
| <b>Antal biler i familien</b> |                    |                    |                          |                               |                            |
| 0                             | 6,2 %              | 10,8 %             | 39,0 %                   | $\chi^2(3,N=131.867)$         | $\chi^2(3,N=106.998)$      |
| 1                             | 41,0 %             | 43,2 %             | 42,1 %                   | = 89,783**                    | = 1,618**                  |
| 2                             | 40,2 %             | 35,5 %             | 16,4 %                   |                               |                            |
| ≥ 3                           | 12,6 %             | 10,5 %             | 2,5 %                    |                               |                            |

\*p<0,01, \*\*p<0,001.

#### 7.4 Involvering i ulykker og forseelser

Med hensyn til tidligere involvering i færdselsforseelser og trafikulykker (se tabel 18) er fordelingen signifikant forskellig mellem grupperne, trods store umiddelbare ligheder. Det store flertal i alle grupper har ikke været involveret i en trafikulykke, men lidt under halvdelen har været involveret i ikke-trafikrelaterede ulykker. Fordelingen er signifikant forskellig for KK17 og KK18 sammenlignet med intet KK19.

Blandt forældrene er andelen, der har været involveret i en trafikulykke eller færdselsforseelse, større blandt KK17 og KK18 sammenlignet med intet KK19. For involvering i ikke-trafikrelaterede ulykker og forseelser er billedet omvendt, idet andelen af involverede er større blandt ikke KK19 sammenlignet med KK17 og KK18.

**Tabel 18** Ulykker og forseelser for KK17, KK18 og intet KK19 samt forældre.

|   | KK17<br>(N=52.889) | KK18<br>(N=54.109) | Intet KK19<br>(N=24.869) | $\chi^2$ -test<br>17-18 vs 19 | $\chi^2$ -test<br>17 vs 18 |
|---|--------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| <b>Trafikulykker/–forseelser<sup>a</sup></b>            |                    |                    |                          |                               |                            |
| Ja  | 6,2 %              | 7,3 %              | 6,2 %                    | $\chi^2(1,N=131.867)$         | $\chi^2(1,N=106.998)$      |
| Nej   | 93,8 %             | 92,7 %             | 93,8 %                   | = 56,14**                     | = 98,96**                  |
| <b>Øvrige ulykker/forseelser<sup>a</sup></b>            |                    |                    |                          |                               |                            |
| Ja  | 42,1 %             | 41,8 %             | 41,3 %                   | $\chi^2(1,N=131.867)$         | $\chi^2(1,N=106.998)$      |
| Nej   | 57,9 %             | 58,2 %             | 58,7 %                   | = 19,12**                     | = 1,70                     |
| <b>Forældre trafikulykker/–forseelser<sup>a,b</sup></b> |                    |                    |                          |                               |                            |
| Ja  | 30,7 %             | 30,8 %             | 27,1 %                   | $\chi^2(1,N=131.867)$         | $\chi^2(1,N=106.998)$      |
| Nej   | 69,3 %             | 69,2 %             | 72,9 %                   | = 716,0**                     | = 0,58                     |
| <b>Forældre øvrige ulykker/forseelser<sup>a</sup></b>   |                    |                    |                          |                               |                            |
| Ja  | 39,4 %             | 41,5 %             | 43,0 %                   | $\chi^2(1,N=131.867)$         | $\chi^2(1,N=106.998)$      |
| Nej   | 60,6 %             | 58,5 %             | 57,0 %                   | = 275,0**                     | = 97,66**                  |

<sup>a</sup>2012-2016, <sup>b</sup>2007-2016 for frakendelser, \* p<0,01, \*\* p<0,001.

## 7.5 Socioøkonomiske prædiktorer for at tage kørekort som 17-årig

Med det formål at modellere de socioøkonomiske faktoreres betydning for sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig har vi anvendt logistisk regression med maksimum likelihood metoden. Modellen er statistisk signifikant ifølge en Wald-test,  $\chi^2(22, 44.927) = 2.424.3$ ,  $p < .0001$ . Resultatet fremgår af tabel 19.

**Tabel 19** Socioøkonomiske faktoreres betydning for sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig.

| Variabel                                   | Parameter     | S.E.  | Wald test | p-værdi | Odds ratio |
|--|---------------|-------|-----------|---------|------------|
| Konstantled                                | <b>-1,96*</b> | 0,087 | 511,4     | <0,001  | -          |
| Mand                                       | -             |       |           |         |            |
| Kvinde                                     | 0,04          | 0,020 | 4,7       | 0,0304  | 1,04       |
| Dansk oprindelse                           | -             |       |           |         |            |
| Indvandrer                                 | <b>-0,67*</b> | 0,077 | 75,6      | <0,001  | 0,51       |
| Efterkommer                                | <b>-0,16*</b> | 0,043 | 13,4      | <0,001  | 0,86       |
| Bopæl by i øst                             | -             |       |           |         |            |
| Bopæl land i øst                           | <b>0,38*</b>  | 0,036 | 113,5     | <0,001  | 1,46       |
| Bopæl by i vest                            | <b>0,76*</b>  | 0,036 | 445,1     | <0,001  | 2,15       |
| Bopæl land i vest                          | <b>1,02*</b>  | 0,034 | 892,7     | <0,001  | 2,78       |
| Familieindkomst < 373.000 kr.              | -             |       |           |         |            |
| Familieindkomst 373.000 – 745.999 kr.      | -0,01         | 0,028 | 0,2       | 0,6596  | 0,99       |
| Familieindkomst 746.000 – 1.118.999 kr.    | <b>0,21*</b>  | 0,035 | 33,7      | <0,001  | 1,23       |
| Familieindkomst $\geq$ 1.119.000 kr.       | <b>0,30*</b>  | 0,044 | 48,6      | <0,001  | 1,35       |
| 0 biler i familien                         | -             |       |           |         |            |
| 1 bil i familien                           | <b>0,14*</b>  | 0,037 | 13,5      | <0,001  | 1,15       |
| 2 bil i familien                           | <b>0,30*</b>  | 0,040 | 54,8      | <0,001  | 1,35       |
| $\geq$ 3 biler i familien                  | <b>0,41*</b>  | 0,057 | 51,7      | <0,001  | 1,51       |
| Forældre uden uddannelse                   | -             |       |           |         |            |
| Min. én forælder m erhvervsuddannelse      | <b>0,19*</b>  | 0,040 | 22,7      | <0,001  | 1,21       |
| Min. én forælder m videregående uddannelse | <b>0,14*</b>  | 0,040 | 12,1      | <0,001  | 1,15       |
| Hverken i arbejde eller studerende         | -             |       |           |         |            |
| I arbejde                                  | <b>0,74*</b>  | 0,081 | 83,6      | <0,001  | 2,10       |
| Studerende                                 | <b>0,94*</b>  | 0,063 | 217,3     | <0,001  | 2,55       |
| Ingen uheld/-forseelse                     | -             |       |           |         |            |
| Trafikuheld/-forseelse                     | 0,06          | 0,046 | 1,9       | 0,1697  | 1,07       |
| Anden uheld/-forseelse                     | <b>0,13*</b>  | 0,020 | 44,2      | <0,001  | 1,14       |
| Forældre ingen uheld/-forseelse            | -             |       |           |         |            |
| Forældre trafikuheld/-forseelse            | 0,02          | 0,021 | 1,4       | 0,2449  | 1,02       |
| Forældre anden uheld/-forseelse            | 0,03          | 0,020 | 1,9       | 0,1655  | 1,03       |
| Bor med begge forældre                     | -             |       |           |         |            |
| Bor med én forælder                        | <b>-0,30*</b> | 0,025 | 150,9     | <0,001  | 0,74       |
| Bor alene                                  | <b>-0,30*</b> | 0,061 | 23,9      | <0,001  | 0,74       |

N = 44.927. AIC = 59.661,3. Somers' D = 0,278. \* $p < 0,001$

Som det fremgår, har flere socioøkonomiske karakteristika en selvstændig effekt på sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig. Unge, der ikke bor i

byområde i Østdanmark, har større sandsynlighed for at tage kørekort som 17-årig, især unge bosiddende i landområde i Vestdanmark. Sammenlignet med unge, der bor i en familie med en lav årlig indkomst (under 373.000 kr.), er sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig større for personer, der bor i familier med højere indkomst og højest for unge, der bor i en familie fra den højeste indkomstgruppe.

Der ses ligeledes en uafhængig effekt af antallet af biler i familien, hvor unge mennesker fra familier med tre eller flere biler har den største sandsynlighed for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig.

Derudover spiller forældres uddannelse en betydelig rolle. Sammenlignet med unge, hvis forældre ingen uddannelse har ud over grunduddannelse, øges sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig med 21%, hvis forældrenes højeste uddannelse er en erhvervsuddannelse, og med 15%, hvis den højeste uddannelse er en videregående uddannelse. Unge under uddannelse eller i arbejde har større sandsynlighed for at tage kørekort som 17-årig sammenlignet med unge, for hvem der ikke er oplysninger om arbejdsmarkedstilknytning.

Sammenlignet med unge, der bor sammen med begge forældre, er sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig 26% mindre for unge, der bor alene eller med kun en forælder.

Unge indvandrere har 49% mindre sandsynlighed for at tage kørekort som 17-årig sammenlignet med etniske danskere. For efterkommere er sandsynligheden 14% mindre.

Der er ingen uafhængig effekt af køn, tidligere involvering i færdselsforseelser eller trafikulykker. Hvis den unge har været involveret i ikke-trafikrelaterede forseelser eller ulykker, øges sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig en smule (15%). Der er ingen effekt af forældres involvering i ikke-trafikrelaterede ulykker og eller forseelser.

Nogle af de forklarende variable er korrelerede. Dette gælder for indkomst og forældreuddannelse ( $r = 0,20$ ), indkomst og at bo alene ( $r = -0,20$ ), indkomst og antal biler i familien ( $r = -0,20$ ), at bo sammen med en forælder og antal biler i familien ( $r = -0,18$ ). Andre korrelationskoefficienter er mindre end 0,20. Der ikke problemer med multikollinearitet.

## 7.6 Opsummering

- Der er næsten lige mange mænd og kvinder, der tager kørekort som 17-årig.
- De fleste er i gang med grundskolen eller gymnasiet, når de tager kørekort som 17-årig.
- Langt de fleste, der tager kørekort som 17-årig, er etniske danskere, og de fleste bor med begge forældre.
- Næsten alle, der tager kørekort som 17-årig, bor i en husstand med mindst en bil.
- For halvdelen af dem, der tager kørekort som 17-årig, er den årlige familieindkomst 350.000 – 749.999 kr.

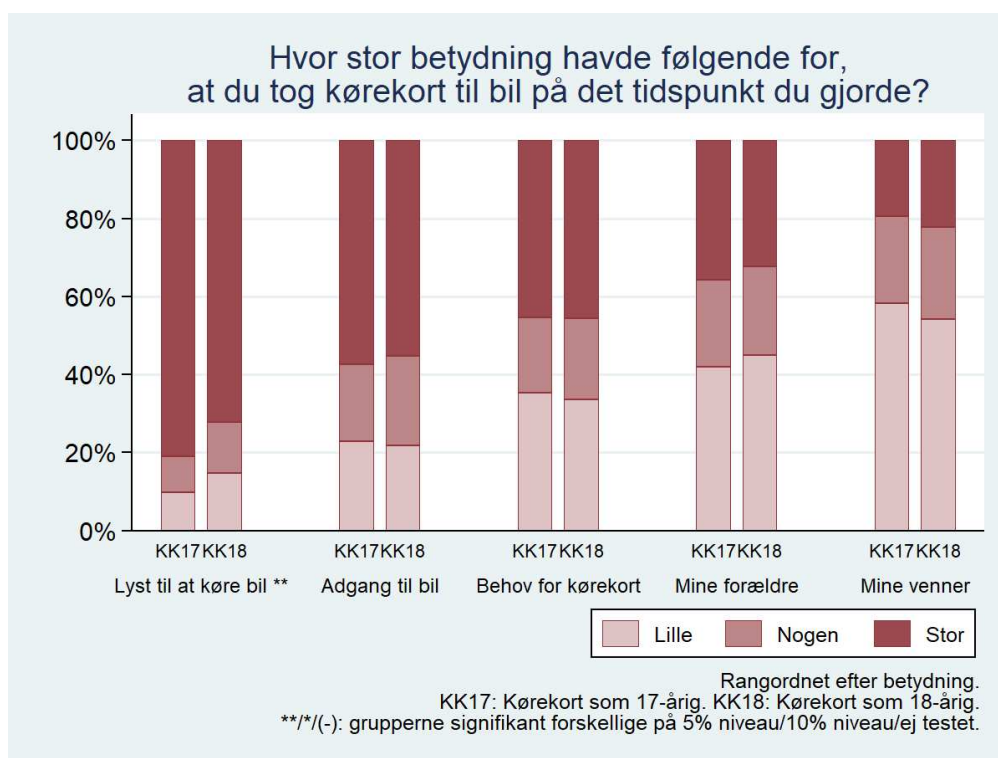
- En række socioøkonomiske faktorer har effekt på sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig. Det gælder dog ikke køn.
- Bopælskommune har betydning for sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig og sandsynligheden er størst for unge med bopæl i landområde i Vestdanmark.
- Med hensyn til familiesituation øges sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig, hvis man bor sammen med begge forældre, familieindkomsten er høj, der er flere biler i husstanden, hvis mindst en forælder har en videregående uddannelse, og hvis den unge er etnisk dansker.
- Forældres involvering i forseelser eller ulykker påvirker ikke sandsynligheden for at den unge tager kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig.
- Hvis den unge har været involveret i ikke-trafikrelaterede ulykker, er sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig større.

## 8. Kørekort som 17-årig – transportvalg og holdning til trafiksikkerhed

Spørgeskemaundersøgelsen omfattede 632 unge hvoraf 388 (61%) havde taget kørekort som 17-årig (KK17) og 244 (31%) havde taget kørekort som 18-årig (KK18). Som del af undersøgelsen blev de stillet en række spørgsmål angående transportvalg og trafiksikkerhed. Resultater præsenteres i det følgende med fokus på ligheder og forskelle mellem de deltagere der tog kørekort som 17-årig

### 8.1 Transportvalg

Deltagerne blev bedt om at anføre, hvor stor betydning en række forskellige faktorer havde for, at de tog kørekort på det tidspunkt, de gjorde. Svarene fremgår af figur 15.



**Figur 15** Forskellige faktorerens betydning for, at de unge tog kørekort på det tidspunkt, de gjorde.

Som det fremgår, svarer et stort flertal (70-80%), at "Lyst til at køre bil" havde stor betydning. Der er signifikant forskel på KK17 og KK18, hvor KK17 lægger større vægt på denne faktor. Herudover er svarene for KK17 og KK18 ikke signifikant forskellige.

I begge grupper svarer omkring halvdelen, at "Adgang til bil" og "Behov for kørekort" havde stor betydning for, at de tog kørekort på det tidspunkt, de gjorde. Yderligere ca. 20% svarer, at det havde nogen betydning. I begge grupper rangerer "Forældre" og "Venner" lavest i sammenligningen, men disse faktorer har dog stor eller nogen betydning for 40-50% af de unge i hver gruppe.

Både KK17 og KK18 har en høj andel af bilbrug, hvor ca. 70-80% angiver, at de ofte kører bil. Ca. 37% bruger ofte cykel, og 39% bruger ofte offentlig transport.

De unges forældre kører også meget bil. Blandt mødre kører ca. 80% ofte bil, og ca. 37% bruger ofte bil som passager. Blandt fædre er tallene 90% og 20%, hhv. Der er enkelte signifikante forskelle mellem KK17 og KK18:

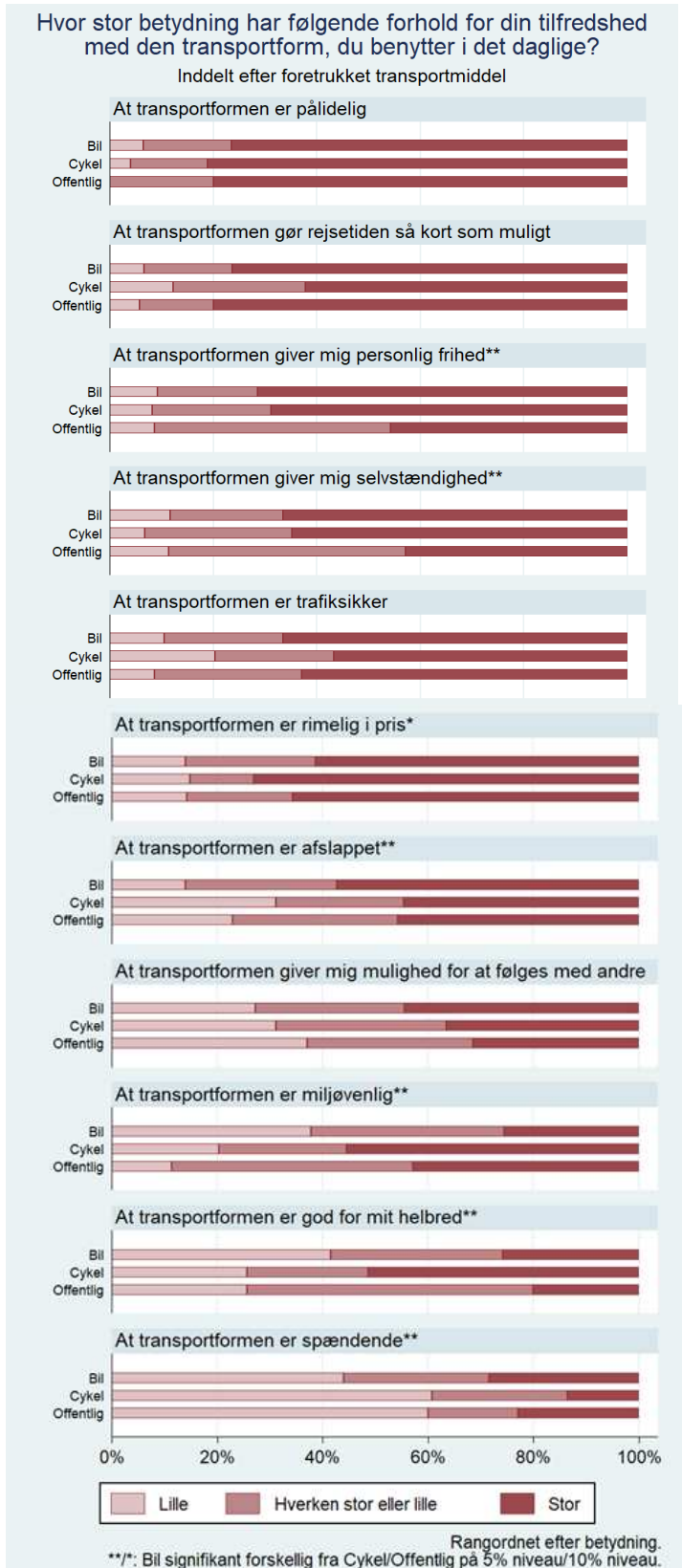
- Mødre til KK17 kører oftere bil, bruger oftere bil som passager og bruger sjældnere offentlig transport end mødre til KK18 ( $p < 0.05$ ).
- Fædre til KK17 bruger oftere bil som passager ( $p < 0.05$ ) og bruger sjældnere offentlig transport ( $p < 0.10$ ) end fædre til KK18.

De unge er også blevet spurgt til deres bedste vens transportvaner. Gennemsnitligt set kører den bedste ven ikke bil i helt så høj grad som den unge respondent selv (58% af de bedste venner kører ofte bil). Der er ingen forskel på KK17 og KK18, hvad angår den bedste vens transportvaner.

I alt 14% af de unge (16% for KK17, 12% for KK18) tog kørekort til knallert 30, inden de tog kørekort til personbil. KK17-gruppen har altså lidt oftere knallertkørekort, men forskellen er ikke signifikant. Godt 60% af de unge med knallertkørekort angiver deres transportbehov som en væsentlig årsag til at have knallertkørekort, mens cirka halvdelen angiver, at deres interesse for knallerter og knallertkørsel havde stor betydning.

Som del af spørgeskemaundersøgelsen blev de unge spurgt, hvilket transportmiddel de ville foretrække, hvis de frit kunne vælge, samt hvilke faktorer der har betydning for, hvor tilfredse de er med deres daglige transport. Når man spørger ind til, hvad der påvirker de unges transportmiddelvalg, er det faktorer som pålidelighed og en kort rejsetid, der har størst betydning. Herefter kommer faktorer som selvstændighed / personlig frihed og trafiksikkerhed. I bunden ligger faktorer som miljø-/helbredshensyn samt at transportformen er spændende. Figur 16 viser, hvor stor betydning forskellige faktorer har for de unges tilfredshed med deres daglige transport efter foretrukne transportmiddel. Det ses, at de unge, der foretrækker bil, adskiller sig signifikant fra de unge, der foretrækker cykel eller offentlig transport, på følgende områder: De lægger mere vægt på personlig frihed og selvstændighed, de lægger mere vægt på, at transportformen er afslappet, og på, at den er spændende, de lægger mindre vægt på, om transportformen er miljøvenlig og god for helbredet.





**Figur 16** Tilfredshed med daglig transportform efter foretrukne transportvalg.

## 8.2 Holdning til trafiksikkerhed

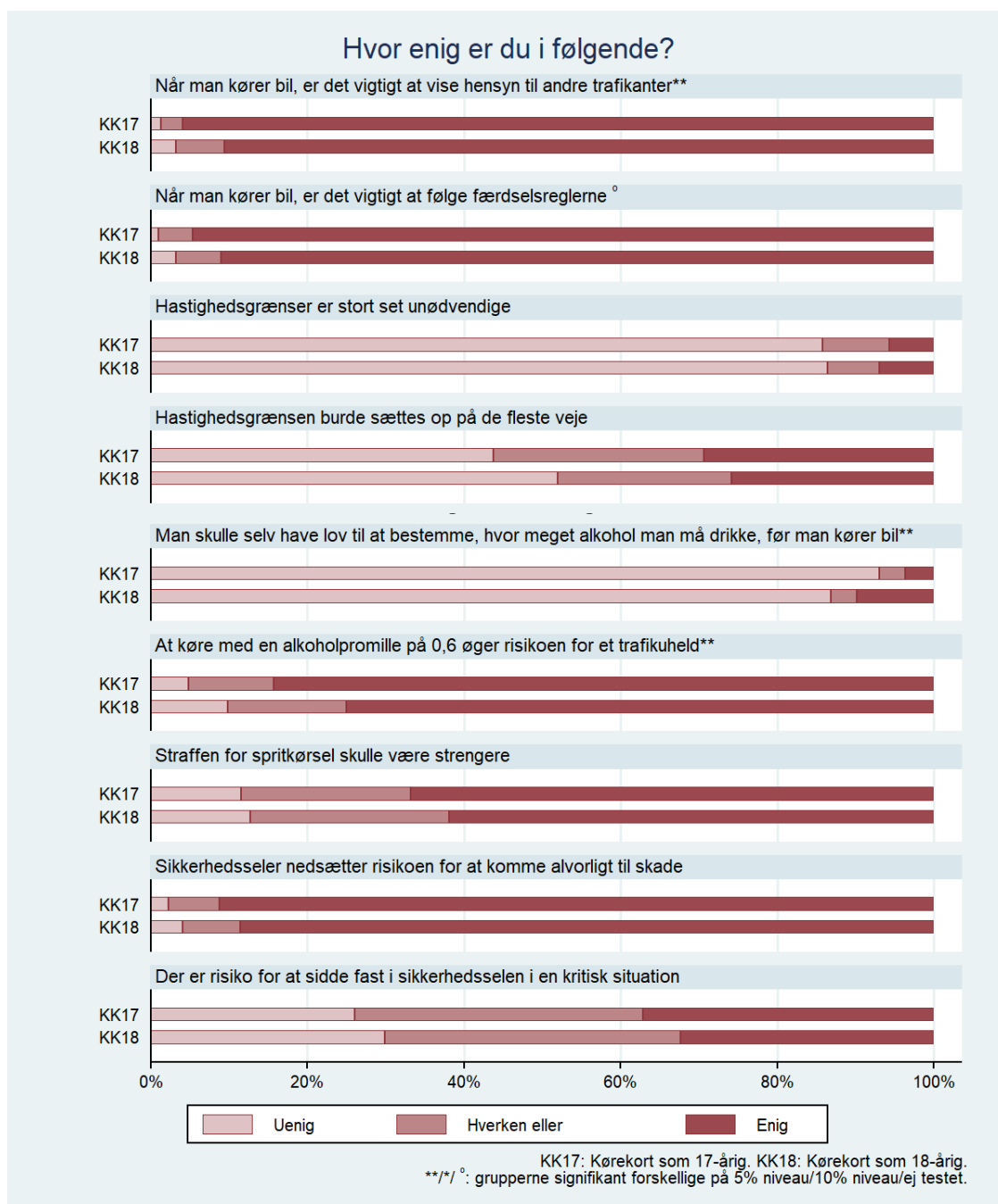
Spørgeskemaet indeholder en række udsagn om trafiksikkerhed, som de unge skal erklære sig enig eller uenig i (se Figur 4). Generelt erklærer de unge sig enige i, at det er vigtigt at vise hensyn til andre trafikanter og følge færdselsreglerne, samt at sikkerhedsseler reducerer risikoen for at komme til skade i et trafikuheld. Ligeledes er der en høj grad af konsensus omkring, at hastighedsgrænser og sikkerhedsseler *ikke* er overflødige, og at det *ikke* skal være op til den enkelte bilist at beslutte, hvor meget alkohol man må drikke, inden man kører bil.

De unge svarer noget mere forskellige, når det angår udsagn om, hvorvidt hastighedsgrænserne burde sættes op, eller straffene burde være strengere for spritkørsel, for at køre uden sele, eller for at køre uden ledsager som 17-årig. For disse udsagn findes der store grupper både for og imod, og en stor gruppe, der tilsyneladende er lidt ligeglade idet de har svaret "hverken eller". Det samme gælder for udsagnet "Der er risiko for at sidde fast i sikkerhedsselen i en kritisk situation".

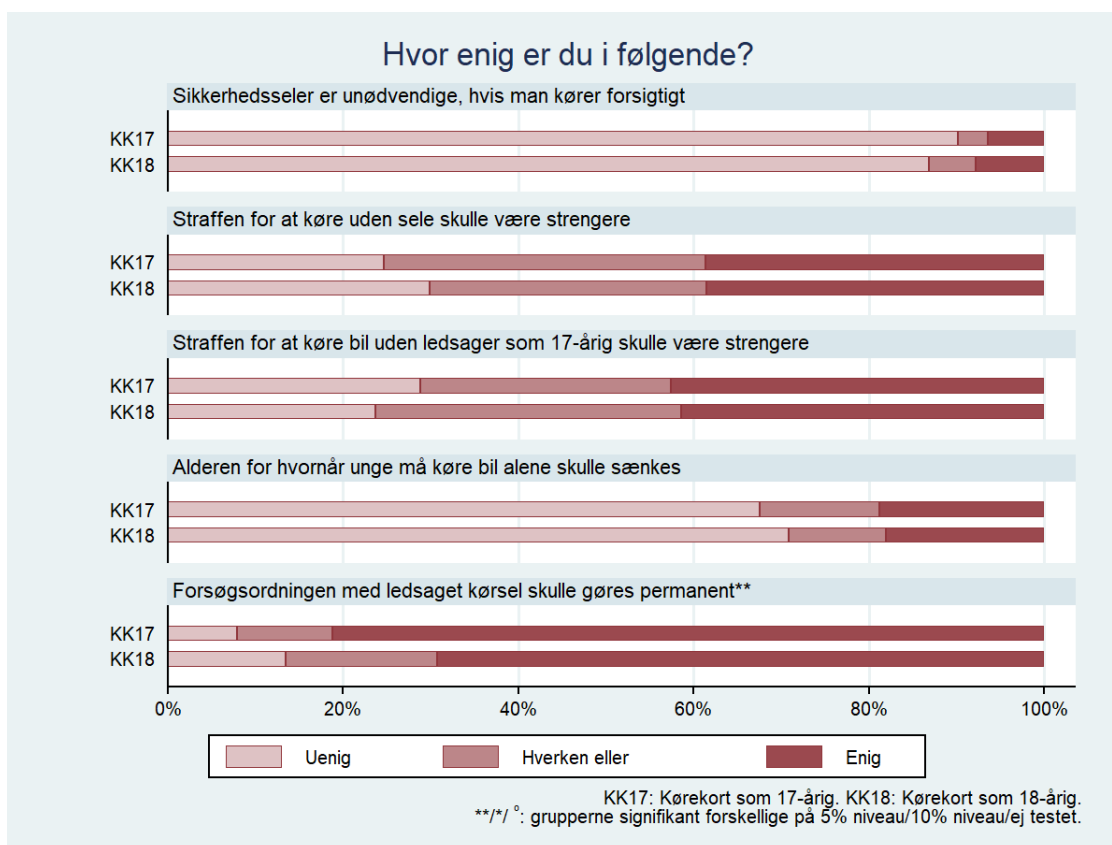
En anden interessant observation er, at under 20% af de unge erklærer sig enige i, at aldersgrænsen for at køre bil uden ledsager burde sættes ned.

Skønt de unge i høj grad er enige i, at det øger risikoen for et trafikuheld at køre med en alkoholpromille på 0,6, er der stadig ca. 20% af de unge, som ikke er overbevist. Denne andel er i øvrigt lidt højere hos KK18, hvor 25% svarer "Uenig" eller "Hverken enig eller uenig", end hos KK17, hvor det blot er 16%. Forskellen er signifikant. I tråd med dette mønster ses også en lille, men signifikant forskel i holdningen til, om det skal være op til den enkelte bilist at beslutte, hvor meget alkohol man må drikke, inden man kører bil. Her svarer 13% af KK18 "Enig" eller "Hverken enig eller uenig", mens det hos KK17 er 7%.

Ellers svarer KK17 og KK18 meget ens, bortset fra at KK17 er en smule mere "lovlydige", hvad angår at vise hensyn til andre trafikanter ( $p < 0.05$ ).



**Figur 17** Holdning til forskellige trafiksikkerhedsrelaterede spørgsmål.



**Figur 18** Holdning til forskellige trafiksikkerheds relaterede spørgsmål (fortsat).

### 8.3 Transportvalg, holdning til trafikikkerhed - sandsynlighed for KK17

Ud over at sammenligne gruppernes svar enkeltvis for hver variabel har vi også lavet en logistisk regression, der modellerer sandsynligheden for at være i gruppe KK17 i forhold til KK18 og tager højde for flere forskellige faktorer på en gang. Formålet er at klarlægge, på hvilke punkter KK17 og KK18 adskiller sig fra hinanden, når man kontrollerer for flere faktorer samtidigt. Vi har inkluderet følgende forklarende variable: Køn, bopælsområde, om respondenter har knallertkørekort, forældres og venners transportvaner (om de ofte/meget ofte bruger bil og offentlig transport), samt en række indikatorvariable, der repræsenterer respondentens holdninger mht. transportmiddel-tilfredshed og trafikikkerhed.

Holdninger til transportmiddeltilfredshed er repræsenteret ved 11 de indikatorer der fremgår af figur 16. Holdninger til trafikikkerhed er repræsenteret ved de 14 indikatorer, der fremgår af figur 17 og 18. Resultaterne er fremkommet ved først at inkludere alle niveauer af alle variable, og dernæst fjerne variable, der er meget insignifikante, eller slå kategorier sammen for variabelkategorier, der ikke er signifikant forskellige. Vi finder følgende:

- Der er signifikant flere kvinder end mænd, der tager kørekort som 17-årig (Odds Ratio for kvinder i forhold til mænd = 1,8;  $p=0,001$ )
- Unge med knallertkørekort er mere tilbøjelig til at tage kørekort som 17-årig, men forskellen er kun signifikant på 10%-niveau (Odds Ratio = 1,6;  $p=0,08$ )

- Hvis moderen ofte bruger bil, er der højere tilbøjelighed for at tage kørekort som 17-årig, men forskellen er kun signifikant på 10%-niveau (Odds Ratio = 1,7; p=0,08). Hvis moderen ofte bruger offentlig transport, er der lavere tilbøjelighed til at tage kørekort som 17-årig (Odds Ratio = 0,36; p=0,02). Der ser ikke ud til at være nogen sammenhæng med faderens transportvaner
- Der ser ud til at være en sammenhæng med den bedste vens transportvaner: Hvis den bedste ven ofte bruger offentlig transport, har respondenterne lavere tilbøjelighed til at tage kørekort som 17-årig – sammenhængen er dog mindre stærk end for moderens transportvaner, og kun signifikant på 10%-niveau (Odds Ratio = 0,74; p=0,098).
- Holdning til transportmidler: Unge, som lægger vægt på, at transportformen er pålidelig, er mere tilbøjelige til at tage kørekort som 17-årige (Odds Ratio = 1,6; p=0,03). Derimod er unge, som lægger vægt på, at transportformen er miljøvenlig, mindre tilbøjelige til at tage kørekort som 17-årige (Odds Ratio = 0,54; p=0,01).
- Trafiksikkerhed: Unge, som udviser en meget forsigtig holdning mht. fart, har lavere tilbøjelighed for at have taget kørekort som 17-årig (Odds Ratio = 0,67; p=0,03). Unge, som udviser en meget uforsigtig holdning mht. alkohol, har lavere tilbøjelighed for at have taget kørekort som 17-årig (Odds Ratio = 0,4; p=0,008). Holdninger til sikkerhedsseler, straf og hensyn/regler gør ingen forskel.

Hvad angår forældres og venners transportvaner, samt holdninger til transportmidler og trafiksikkerhed, skal man være opmærksom på, at de observerede sammenhænge ikke nødvendigvis er kausale relationer.

#### 8.4 Opsummering

- Lyst til at køre bil har stor betydning for at tage kørekort, særlig for dem, der tager kørekort som 17-årig.
- Tendens til at unge med knallertkørekort er mere tilbøjelige til at tage kørekort som 17-årig end som 18-årig.
- Mødres men ikke fædres transportvalg ser ud til at påvirke sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig.
- Unge, der lægger vægt på, at transportformen er pålidelig, er mere tilbøjelige til at tage kørekort som 17-årig end som 18-årig, mens unge, der lægger vægt på, at transportformen er miljøvenlig, er mindre tilbøjelige til at tage kørekort som 17-årig.
- Forsigtig holdning til fart og uforsigtig holdning til alkohol reducerer sandsynligheden for at tage kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig.

## 9. Unges erfaringer med ledsaget kørsel

I dette afsnit præsenteres resultater vedrørende unges erfaringer med kørsel med ledsagere. Resultaterne vedrører følgende overordnede emner:

- Påbegyndelse af ledsaget kørsel.
- Ledsaget kørsel i praksis.
- Generel opfattelse af ordningen.

Datagrundlaget er 40 (18 kvinder og 22 mænd) semistrukturerede kvalitative telefoninterview. Alle 40 interviewede unge fik kørekort som 17-årig, 27 af de interviewede havde kørt med en ledsager, mens 13 ikke havde. Interviewene blev gennemført februar-marts 2019. Rekrutteringen blev foretaget af analysevirksomheden Epinion. Tabel 20 viser en oversigt over resultaterne for hvert overordnede tema. Resultaterne uddybes i de følgende afsnit.

**Tabel 20** Oversigt over analysens resultater efter overordnede temaer, undertemaer og specifikke aspekter.

| Overordnet tema                 | Undertema                  | Specifikke aspekter   |
|---------------------------------|----------------------------|---|
| Påbegyndelse af ledsaget kørsel | Inspiration                | Medier<br>Omgangskreds  |
|                                 | Ønske                      | Unge/Forældre   |
|                                 | Motivation                 | Interesse for at få kørekort og bil<br>Bedre kørefærdigheder<br>Relevant for uddannelse<br>Fleksibilitet i forhold til at kunne tage kørekort |
|                                 | Forberedelse               | Dialog med forældre<br>Folder fra kørelærer<br>Internet<br>Ledsagerblanket  |
|                                 | Fravalg af ledsaget kørsel | Praktiske forhold<br>Skepsis  |
|                                 | Ledsaget kørsel i praksis  | Hvem er ledsager  |
| Omfang                          |                            | Anvendelsesperiode<br>Praktiske omstændigheder<br>Interesse   |
| Tilrettelæggelse                |                            | Generel rutine - hverdagsture<br>Specifik rutine - hverdagsture<br>Specifikke kompetencer – ekstraturre                                       |
| Samspil                         |                            | Ledsagerens rolle<br>Feedbackstrategi<br>Konflikter   |
| Kørsel uden ledsager            |                            | Formål<br>Begrundelse<br>Forældre<br>Omgangskreds<br>Håndhævelse  |
| Kritiske situationer            |                            | Den unges adfærd<br>Andre trafikanters adfærd   |
| Generel opfattelse af ordningen |                            | Vurdering af effekt   |
|                                 | Justeringsovervejelser     | Generel information<br>Ledsagerforberedelse<br>Ledsagerperiode<br>Sanktioner<br>Skiltning af ledsaget kørsel<br>Ledsagerkrav                  |

## 9.1 Påbegyndelse af ledsaget kørsel

De unge fortæller, at de primært har fået inspiration til at benytte sig af muligheden for ledsaget kørsel gennem den omtale, der har været af ordningen på de sociale medier, i pressen samt gennem venner og bekendte, der også skulle eller ville benytte ordningen. Der var både eksempler på, at det var den unges eget ønske og på, at det var forældrenes ønske, at de kørte ledsaget kørsel.

Det fremgik, at interesse for at tage kørekort og køre bil var et centralt motiv for at benytte ordningen. Ligeledes var der nogle af de unge, der fremhævede, at de så det som en fordel at få mulighed for at køre med en erfaren bilist, inden de begyndte at køre alene, da det ville give mulighed for at opnå bedre kørefærdigheder samt en gradvis introduktion til det at køre helt selv. Enkelte fremhævede, at det var relevant at tage kørekortet som 17-årig, fordi det passede med en kommende uddannelse eller den uddannelse, de var i gang med på det tidspunkt. Endvidere er der eksempler på unge, der primært tog kørekortet som 17-årig, fordi det passede i forhold til øvrige aktiviteter og forpligtelse, og at de i forlængelse af det benyttede sig af muligheden for at køre med en ledsager.

Med hensyn til hvordan de forberedte sig til den ledsagede kørsel, var det generelle indtryk, at de unge kun i meget begrænset omfang havde gjort sig tanker eller forberedt sig i forhold til den ledsagede kørsel sammen med ledsagerne. Størstedelen af de unge havde læst en folder, som de havde fået med hjem af kørelæreren, og nogle havde derudover opsøgt yderligere information selv på internettet. Størstedelen af de unge havde udfyldt ledsagerblanketten sammen med ledsagere og havde den liggende i bilen, men blandt de interviewede var der også eksempler på, at man ikke kendte til blanketten og derfor ikke havde udfyldt den.

Blandt de unge, der *ikke* havde kørt med en ledsager, var der to forskellige begrundelser for dette. Nogle unge havde fravalgt ordningen af praktiske årsager, som fx at de skulle ud at rejse, var på efterskole, var meget tæt på at fylde 18 år eller tilsvarende omstændigheder. De gav udtryk for, at de havde en positiv indstilling til ordningen, men at konkrete og praktiske omstændigheder havde forhindret, at de fik kørt med en ledsager. Interviewene viste dog også, at nogle af de unge, der havde fravalgt ordningen, havde gjort det, fordi de ikke mente, at ordningen var relevant eller fornuftig. Der blev givet udtryk for, at man ikke mente, at det ville give relevant erfaring at have en ledsager med, idet den erfaring, man havde brug for, var at klare situationerne alene. Derudover var der nogle unge, der gav udtryk for, at det var unødvendigt at køre med ledsager, fordi man jo til køreprøven havde bevist, at man kunne køre bil, og yderligere træning derfor var unødvendig.

## 9.2 Ledsaget kørsel i praksis

For stort set alle de interviewede havde forældre været deres primære ledsager. I enkelte tilfælde havde de prøvet at køre med bedsteforældre eller andre, men det havde mest været for sjov. De interviewede efterlod det indtryk, at det primært var praktiske forhold og omstændigheder der afgjorde, hvem der var ledsager for den unge, herunder fx hvem der havde tid, og logistik vedrørende forældrenes arbejdsplads og den unges uddannelsesinstitution eller lignende. I enkelte tilfælde gav de interviewede dog udtryk for, at samspillet ikke fungerede med den ene forælder, og at det derfor var den anden, der var ledsager.

Anvendelsesperioden varierede blandt de interviewede. I gennemsnit havde de kørt med ledsager i ca. 6 måneder (min 1 mdr., max. 12 mdr.). 7 (26%) personer havde kørt 1-2 gange om ugen, 13 (48%) havde kørt 3-5 gange ugentligt, 5 (19%) havde kørt dagligt, og 2 (7%) havde kørt mindre end 1 gang om ugen. I forhold til hvor lange turene var, tilkendegav 18 (66%), at de i gennemsnit havde kørt 5-10 km pr. tur, 1 (4%) person tilkendegav at køre mellem 10-30 km pr tur, og 3 (11%) fortalte, at de kørte mere end 30 km pr. tur. 5 (19%) kunne ikke vurdere hvor lange, de ture, de havde kørt, i gennemsnit var.

Med hensyn til omfanget af ledsaget kørsel fremgik det, at det i høj grad afhang af praktiske forhold som fx tid (egen og ledsagers) og adgang til bil. Nogle gav udtryk for, at omfanget af ledsaget kørsel faldt hen over perioden, fordi interessen faldt både hos dem selv og hos ledsagerne. Faldende interesse blev begrundet med, at det ikke længere var nyt og spændende, og at begge parter oplevede, at den unge havde opbygget god rutine, og at kørsel med ledsager derfor var mindre relevant eller påkrævet.

Interviewene viste, at den ledsagede kørsel blev tilrettelagt på tre forskellige måder: 1. Som en del af den almindelige dagligdagskørsel, hvor den unge fik lov at køre bilen på de ture, der alligevel skulle køres, 2. som en del af de ture, der skulle køres alligevel, men hvor begge parter var opmærksomme på at give den unge mulighed for at køre, hvis en tur, der alligevel skulle køres, gav mulighed for at træne særlige kompetencer (fx kø-kørsel, kørsel i dårligt føre etc.), 3. ture tilrettelagt specifikt med det formål at træne særlige færdigheder (fx kørsel i rundkørsel, parkering og kørsel på motorvej).

Med hensyn til samspillet mellem den unge og ledsageren efterlod interviewene det generelle indtryk, at de unge oplevede ledsageren som en vejleder, de kunne spørge til råds undervejs, hvis det blev aktuelt, samt som en, der kunne hjælpe konkret fx med orientering i vanskelige eller komplekse situationer. Der var forskel på, om de unge fik feedback undervejs eller efterfølgende. En del talte dog med ledsageren om konkrete trafiksituationer undervejs, når de opstod. Flere gav udtryk for, at samspillet med ledsageren fungerede godt. Enkelte gav udtryk for, at det var meget stressende, når ledsageren kommenterede på kørslen hele tiden inklusiv i situationer, hvor det efter den unges opfattelse ikke var relevant. Dette kunne give anledning til konflikt.

Blandt de interviewede gav nogle af de unge udtryk for, at de ulovligt havde kørt bil uden ledsager. Nogle af dem gav udtryk for, at det var sket et par gange. Enkelte gav dog udtryk for, at det forekom dagligt. Kørsel uden ledsager forekom typisk på fritidsrelaterede ture som fx ture i lokalområdet til/fra et supermarked, station eller tilsvarende. Kørslen blev typisk begrundet med, at de på det pågældende tidspunkt næsten var 18 år, og at de derfor mente, at det i praksis ikke gjorde en forskel (i forhold til rutine), om de kørte alene på det pågældende tidspunkt eller kort tid senere. De argumenterede endvidere med, at de mente, at deres færdigheder var gode nok til, at de kunne køre alene. Samtidig gav de udtryk for, at det selvfølgelig fundamentalt set ikke var i orden at køre uden ledsager som 17-årig, fordi det var forbudt. Det fremgik, at nogle forældre var indforstået med, at de lejlighedsvis havde kørt uden ledsager i lokalområdet, fx i situationer hvor forældrene af praktiske årsager ikke kunne køre med. Der var dog også eksempler på unge, der havde kørt i forældrenes bil, når forældrene ikke var hjemme, uden forældrenes tilladelse. Stort set alle interviewede kendte nogen, der lejlighedsvist havde kørt uden ledsager. De interviewede gav udtryk for, at øget politikontrol ville



være et vigtigt element i forebyggelse af kørsel uden ledsager. Opfattelsen af at det formentlig ikke ville blive opdaget, førte, ifølge de interviewede, til en mere afslappet holdning til forseelsen, særlig på landet. Enkelte unge fortalte, at de havde været indblandet i et færdselsuheld, da de kørte uden ledsager.

Kun få af de interviewede unge fortalte, at de havde oplevet kritiske eller ubehagelige situationer i forbindelse med kørsel med en ledsager. I disse tilfælde berettede de fleste unge, at den pågældende situation var opstået som følge af andre trafikanters adfærd, som fx manglende tålmodighed eller orientering.

### **9.3 Generel opfattelse af ordningen**

De interviewede, der havde kørt med en ledsager, havde generelt positive erfaringer. Der blev givet udtryk for, at det havde bidraget til en tryk overgang til at skulle køre alene, at de i en periode havde haft en erfaren bilist med, der kunne hjælpe dem og korrigere diverse småfejl, de måtte lave. Derudover blev der givet udtryk for, at de oplevede, at deres forældre (ledsagere) også oplevede ledsaget kørsel som tryghedsskabende, idet det at køre med de unge og hjælpe dem godt i gang med at køre bil på egen hånd gjorde forældrene (ledsagerne) mere trygge ved at lade de unge køre alene efterfølgende. Blandt de interviewede blev der endvidere givet udtryk for, at de oplevede, at den ledsagede kørsel havde bidraget til at forbedre de kørefærdigheder, de havde opnået gennem køreskolen, og at kørsel med kørelærere og forskellige ledsagere medførte en bedre indlæring, fordi de fik forskellige typer af input. Konkrete eksempler på områder, hvor de oplevede, at den ledsagede kørsel havde bidraget til bedre færdigheder, omfattede både generelle kørefærdigheder som fx overblik over trafikken, afstandsvurdering og orientering samt specifikke færdigheder som fx parkering og det at finde koblingspunktet. Endvidere fremhævede nogle unge, at der havde vist sig at være visse elementer, som de var i tvivl om, hvordan de skulle håndtere, og som de i forbindelse med den ledsagede kørsel fik på plads.

Nogle unge var fuldt tilfredse med den nuværende ordning, andre kom med forslag til justeringer, som de mente, ville kunne bidrage til at gøre ordningen bedre. Det blev foreslået, at retningslinjerne for ledsagerordningen skulle indgå i pensum, når man tog kørekort, og at unge, der skulle i gang med at køre ledsaget kørsel, kunne få adgang til tidligere brugeres erfaringer (både unge og ledsagere) med ordningen fx gennem et foredrag eller andet. Det ville give et bedre grundlag for at beslutte, om ledsaget kørsel var noget for dem, og om det kunne passes ind i dagligdagen. Med hensyn til tilrettelæggelse af den ledsagede kørsel var der en efterspørgsel efter materiale, der kunne understøtte samtale om den ledsagede kørsel både før og efter turen. De mente, at det ville kunne bidrage til et optimalt udbytte af den ledsagede kørsel. Derudover gav flere unge udtryk for, at en af de største barrierer i forbindelse med ledsagerordningen var, at forældre manglede forståelse for deres rolle. De anså det som problematisk, hvis forældre ikke havde tid, lyst eller overskud til at køre med den unge i hverdagen, og de mente derfor, at forældre burde informeres om, hvor vigtig en rolle de havde i forbindelse med den unges trafikale udvikling.

Nogle gav udtryk for, at perioden med ledsaget kørsel føltes lang, og at 3-6 måneder med ledsaget kørsel var rigeligt. Problemet var, at det blev kedeligt, hvilket bidrog til, at man kørte mindre eller kørte uden ledsager, fordi man oplevede at have opnået tilstrækkelig rutine og erfaring til at føle sig klar til at køre alene. I den forbindelse udtrykte mange, at den nuværende

bødesats ikke afskrækkede unge fra at køre uden ledsager og burde erstattes med frakendelse af førerretten.

Flere af de interviewede nævnte, at de var utilfredse med kravet til ledsagerens alder, fordi det forhindrede dem i at køre med ældre søskende mv. og dermed have flere ledsagere at køre med. Et alderskrav på 25 år blev foreslået. Endvidere blev det foreslået, at der blev lavet en app til registrering af ledsagere, så man undgik besvær med ledsagerblanketter.

#### 9.4 Opsummering

- Inspiration til at tage kørekort som 17-årig og køre med ledsager kom fra medier og personer fra omgangskredsen, der benyttede ordningen.
- Der var både eksempler på, at det var den unge, og at det var forældrene, der ønskede, at den unge skulle tage kørekort som 17-årig og køre med ledsager.
- Interesse for at køre bil, forbedrede kørefærdigheder, fleksibilitet i forhold til kørekorterhvervelse samt relevans for uddannelse var centrale motiver for at tage kørekort som 17-årig.
- De unge forberedte sig kun meget begrænset til at køre med ledsage. Ikke alle benyttede ledsagerblanketten.
- Praktiske omstændigheder samt skepsis vedrørende effekt var centrale grunde til ikke at køre med en ledsager.
- Forældre var de primære ledsagere. Praktiske omstændigheder og interesse afgjorde omfanget af ledsaget kørsel.
- Mange ture med ledsager var hverdagsture, der alligevel skulle køres. Enkelte ture blev tilrettelagt med et specifikt træningsformål fx kørsel i dårligt vejr.
- Ledsageren opfattedes som en vejleder, der kunne spørges til råds ved behov. Samspillet fungerede generelt godt, men enkelte var generet af hyppig indblanding fra ledsageren.
- Nogle unge fik feedback af ledsageren under kørslen, andre fik den efter turen var slut.
- Alle kendte nogen, der havde kørt uden ledsager. Enkelte havde gjort det selv, primært i lokalområdet. I nogle tilfælde billigede forældre kørsel uden ledsager, i andre havde den unge taget bilen uden forældrenes tilladelse.
- Få havde oplevet kritiske situationer under ledsaget kørsel. Situationerne var forårsaget af andre trafikanter. Enkelte havde været i et uheld under kørsel uden ledsager.
- Nogle oplevede manglende opbakning til ledsaget kørsel fra forældre som en barriere for at opnå udbytte.

- En del mente, at 3-6 måneder med ledsaget kørsel var rigeligt, og at en længere periode øgede fristelsen til kørsel uden ledsager.
- En stor del af de interviewede unge gav udtryk for, at sanktioner for kørsel uden ledsager bør skærpes for at have en forebyggende effekt.
- Nogle unge opfordrede til udvikling af en digital app-løsning for ledsagerblanketten.
- Nogle af de unge gav udtryk for et ønske om, at alderskravet til ledsager blev sænket.

# 10. Ledsageres erfaringer med ledsaget kørsel

I det følgende præsenteres resultater vedrørende ledsageres erfaringer med ordningen. Resultaterne er struktureret på følgende måde:

- Påbegyndelse af ledsaget kørsel.
- Ledsaget kørsel i praksis.
- Generel opfattelse af ordningen.

Datagrundlaget er 24 (10 mænd, 14 kvinder) kvalitative telefoninterview gennemført ultimo 2018 – primo 2019. Der blev tilstræbt geografisk spredning over det meste af Danmark. Alle havde været ledsager for deres 17-årige søn eller datter. Rekruttering blev foretaget af analysevirksomheden Epinion.

## 10.1 Resultatoversigt

Tabel 21 giver en oversigt over resultaterne for hvert af de tre overordnede temaer.

**Tabel 21** Oversigt over analysens resultater efter overordnede temaer, undertemaer og specifikke aspekter.

| Overordnet tema                        | Undertema                              | Specifikke aspekter   |
|--|--|---|
| <b>Påbegyndelse af ledsaget kørsel</b> | Inspiration                            | Medier<br>Omgangskreds<br>Erfaringer fra andre lande  |
|  | Ønske                                  | Den unge<br>Forældre  |
|  | Motivation                             | Fleksibilitet i forhold til at kunne tage kørekort<br>Kørekort tidligst muligt<br>Bedre kørefærdigheder                     |
|  | Forberedelse                           | Folder fra kørelærere<br>Ledsagerblanket  |
| <b>Ledsaget kørsel i praksis</b>       | Hvem ledsager hvem                     | Praktiske forhold   |
|  | Omfang                                 | Alder ved køreprøve<br>Tilgængelig bil<br>Nyhedsværdi<br>Oplevelse af relevans  |
|  | Initiativ                              | Den unge<br>Forældre  |
|  | Tilrettelæggelse                       | Generel rutine – hverdagsture<br>Specifik rutine - hverdagsture<br>Specifikke kompetencer – ekstraturre                     |
|  | Samspil                                | Ledsagerens rolle<br>Feedbackstrategi<br>Konflikter   |
|  | Overholdelse af regler                 | Kørsel uden ledsager  |
|  | Kritiske situationer                   | Den unges adfærd<br>Andre trafikanters adfærd   |
|  | <b>Generel opfattelse af ordningen</b> | Vurdering af effekt   |
| Justeringsovervejelser                 |  | Generel information<br>Ledsagerforberedelse<br>Ledsagerperiode<br>Skilting af ledsaget kørsel<br>Sanktioner<br>Ledsagerkrav |

## 10.2 Påbegyndelse af ledsaget kørsel

Deltagerne havde primært hørt om ordningen med ledsaget kørsel gennem medier samt gennem egne børn og deres børns venner og bekendte, der benyttede ordningen. Nogle kendte til tilsvarende ordninger fra andre lande og var derfor på forhånd positivt indstillet over for muligheden for ledsaget kørsel. Blandt de interviewede var der både eksempler på, at det var de unge, der ønskede at tage kørekort som 17-årig og køre ledsaget kørsel, og på, at det var forældrenes (de interviewede ledsagere) ønske.

Et centralt motiv for at benytte sig af muligheden for at tage kørekort som 17-årig var praktiske forhold, fx at det var passende i forhold til den unges øvrige aktiviteter at tage kørekortet i løbet af sommerferien. Andre motiver var fx et ønske om, at den unge skulle have sit kørekort så hurtigt som muligt, men der var også eksempler på, at tilladelsen til, at den unge kunne tage kørekort som 17-årig og køre ledsaget kørsel, var motiveret af en overbevisning om, at det ville give mulighed for, at den unge kunne blive en bedre og mere sikker bilist, når vedkommende skulle køre alene som 18-årig.

Med hensyn til, hvordan ledsagerne forberedte sig til opgaven, gav flere af de interviewede udtryk for, at det ikke var noget, de brugte så meget tid eller kræfter på. Mange fremhævede, at de havde læst en folder, som den unge havde fået med hjem af kørelæreren til køreprøven, og nogle havde derudover opsøgt yderligere information selv. De fleste havde udfyldt ledsagerblanketten og havde den liggende i bilen, men blandt de interviewede var der også eksempler på, at man ikke kendte denne blanket og således ikke havde udfyldt den.

## 10.3 Ledsaget kørsel i praksis

Alle de interviewede ledsagere havde været ledsager for deres 17-årige søn eller datter, og tilsyneladende var der ikke et mønster i sammenfaldet mellem ledsagerens køn og den unges køn. Det fremgik, at begge forældre i mange tilfælde skiftedes til at være ledsager, og at det helt overvejende var praktiske forhold som fx hvem, der var mest hjemme, og hvilken forælder, der havde kørekort, der var afgørende for, hvem der ledsagede den unge samt hvornår og hvor ofte. Der var dog også eksempler på, at den ene forælder havde tilkendegivet, at vedkommende ikke ønskede at være ledsager.

Omfanget af ledsaget kørsel varierede blandt de interviewede. Fem personer (21%) havde fungeret som ledsager i 3-5 måneder, 8 personer (33%) havde fungeret som ledsager i 6 måneder, og 11 personer (46%) havde fungeret som ledsager i 7-12 måneder. Ingen af de interviewede havde været ledsager i mindre end tre måneder.

Den ledsagede kørsel forekom relativt hyppigt, idet næsten alle interviewede gav udtryk for at have kørt som ledsager mindst tre gange ugentligt. Således tilkendegav fem (21%), at de kørte som ledsager dagligt, mens 18 (75%) deltagere tilkendegav at de havde kørt 3-5 gange ugentligt. Én (4%) deltager tilkendegav at køre ledsaget kørsel ca. 2 gange om måneden. Med hensyn til hvor lange de ture, de i gennemsnit kørte, var, varierede dette en del (min 5 km, max 90 km). 6 personer (25%) tilkendegav, at de ture, de kørte, i gennemsnit var 5-10 km lange, 12 personer (50%) tilkendegav, at deres ture i gennemsnit var 10-30 km lange, mens 6 (25%) tilkendegav, at deres ture i gennemsnit var længere end 30 km.

Med hensyn til omfanget af den ledsagede kørsel, så afhang det af en række konkrete forhold som fx, hvor tæt den unge var på at fylde 18 år, da vedkommende fik sit kørekort, og hvor ofte der var en bil til rådighed. Analysen viste dog også, at for nogle af ledsagerne faldt omfanget af ledsaget kørsel hen over perioden, dels fordi den unge ikke længere syntes, at det var nyt og spændende, og dels fordi ledsageren selv oplevede det som unødvendigt, fordi den unge efter ledsagerens mening havde opnået tilstrækkelige færdigheder til at kunne køre selv. Der var både eksempler på, at det var den unge, og at det var ledsageren, der tog initiativ til at køre ledsaget kørsel.

Interviewene viste endvidere, at der var store forskelle mellem ledsagerne med hensyn til, hvordan de planlagde den ledsagede kørsel. For nogle ledsagere indgik den ledsagede kørsel i den almindelige hverdagskørsel uden nærmere overvejelser. I praksis betød det, at den unge fik mulighed for at køre på de ture, de alligevel skulle køre sammen. For andre var den ledsagede kørsel også en del af hverdagskørslen, men ledsagerne gjorde lidt mere ud af at sikre, at den unge fik erfaring med relevante ture, steder etc. Derudover var der nogle ledsagere, der fremhævede, at de havde sørget for at arrangere specialture med henblik på at sikre, at den unge fik erfaring med visse kørselssituationer som fx kørsel i rundkørsel, på motorvej, glatførekørsel og lignende.

Nogle ledsagere var usikre på, hvad deres rolle som ledsager var, herunder hvor aktivt de skulle instruere den unge under kørslen. Nogle kommenterede kørslen undervejs eller benyttede konkrete situationer som anledning til at tale om, hvordan den unge skulle agere i forskellige situationer. Andre havde dog bevidst valgt en meget passiv stil for at lade den unge gøre sig sine egne erfaringer. Samspelet mellem ledsageren og den unge forløb ifølge de interviewede ledsagere i det store hele fint og uden problemer eller konflikter. Flere gav udtryk for, at det at køre bil sammen med sit barn var en rigtig god ramme og mulighed for at drøfte trafikrelaterede spørgsmål.

De fleste havde hørt om unge, der ulovligt kørte uden ledsager, og de fleste gav tydeligt udtryk for, at de ikke ville acceptere, at deres barn gjorde det. Enkelte tilkendegav, at deres barn havde gjort det ganske få gange, men ledsagerne mente, at der var tale om særlige situationer, hvor der var en særlig grund til, at adfærden var blevet accepteret. Nogle gav udtryk for, at de godt kunne forstå, at fristelsen til at køre uden ledsager var stor, hvis den unge havde kørt ledsaget kørsel i en lang periode og havde opnået rutine.

Kun få af de interviewede ledsagere gav udtryk for, at de havde oplevet kritiske eller ubehagelige situationer under ledsaget kørsel. Situationerne opstod dels som følge af, at den unge, formentlig grundet manglende erfaring, bragte sig i en kritisk situation, hvor det fx var nødvendigt at bremse hårdt op. Derudover opstod situationerne, fordi den unge kunne blive nervøs i uvante og pressede trafiksituationer, og endelig opstod de i forbindelse med, at ledsageren ikke tog højde for den unges manglende rutine i de råd, som vedkommende gav, hvilket kunne medføre kritiske situationer.

#### **10.4 Generel opfattelse af ordningen**

De interviewede ledsagere havde generelt en positiv holdning til ordningen. Særligt to aspekter blev fremhævet. Dels blev det fremhævet, at den ledsagede kørsel bidrog til øget tryghed både for den unge og for ledsageren. For den unge var det en tryghed, at der var en erfaren bilist

med i bilen, og for ledsagerne gav det en tryghed at have kørt med den unge og oplevet, hvordan den unge håndterede forskellige trafikale situationer etc. Derudover blev det fremhævet, at de oplevede, at de unge opnåede bedre kørefærdigheder og større rutine med hensyn til bilkørsel i løbet af perioden med ledsaget kørsel. Flere gav endvidere udtryk for selv at have fået genopfrisket forskellige færdselsregler etc., hvilket blev vurderet som et positivt element ved ordningen.

Baseret på deres konkrete erfaringer kom nogle af de interviewede med forskellige forslag til, hvad der kunne gøres for at gøre ordningen endnu bedre. Disse forslag kan opsummeres som følger: 1. Kort og klar information om ordningens regler samt, hvor man kan få yderligere information, 2. Bedre mulighed for forberedelse til det at være ledsager herunder afklaring af, hvad ledsagerens rolle er, anbefalinger vedr. tilrettelæggelse af den ledsagede kørsel, samt retningslinjer for hvorledes ledsageren skal forholde sig under kørslen, 3. Fastlæggelse af en obligatorisk minimumsperiode med ledsaget kørsel for alle. 4. Afgrænsning af periode med ledsaget kørsel fx til max. 6 måneder for at reducere fristelsen til accept af kørsel uden ledsager, 5. Visuel markering på køretøj for at tydeliggøre ledsaget kørsel, 6. Skærpet sanktion for kørsel uden ledsager, så den unge mister kørekortet, 7. Lempelse af ledsagerkrav således, at kravet om gyldigt dansk kørekort sænkes til 5-år, og alderskravet for ledsageren sænkes, så fx store søskende kan fungere som ledsager.

## 10.5 Opsummering

- Fleksibilitet i forhold til kørekort erhvervelse og ønske om bedre kørefærdigheder for de unge er vigtige motiver bag deltagelse i ledsaget kørsel.
- Forberedelsesform og omfang varierer, men omfatter primært orientering i regler for kørsel. Ikke alle benytter ledsagerblanketten.
- Hvis praktisk muligt skiftes forældre til at ledsage. Nogle forældre ønsker ikke ledsage.
- Mange ture er hverdagsture, der skulle køres alligevel. Nogle ledsagere prioriterer at sikre, at den unge prøver kræfter med krævende trafiksituationer som fx motorvejskørsel, rundkørsler og vanskelige vejforhold.
- Nogle ledsagere er usikre på deres rolle herunder, hvordan de bedst forholder sig under kørslen. Nogle er meget aktive, andre forholder sig mere passivt.
- Sikkerhedskritiske situationer forekommer sjældent. Når de opstår, skyldes de den unges manglende erfaring, andre trafikanters u hensigtsmæssige adfærd eller u hensigtsmæssig vejledning fra ledsageren.
- Det giver tryghed for den unge at have en erfaren bilist med og for ledsageren at have erfaret den unges kørefærdigheder.
- Ledsagerne oplever, at de unges kørefærdigheder og sikkerhed forbedres som følge af ledsaget kørsel.
- Nogle efterspørger mere information om ordningen samt optimal ledsageradfærd.

- Nogle mener, at mere end 6 mdr. med ledsaget kørsel er unødvendigt og øger fristelsen til at køre uden ledsager.
- Nogle mener, at sanktionen for kørsel uden ledsaget burde skærpes, og at 10-årskravet for kørekort samt alderskravet for ledsager burde sænkes.



## 11. Opsummering og konklusion

Pr 1. januar 2017 startede en dansk forsøgsordning, der gør det muligt for 17-årige at få kørekort (B) og efter bestået køreuddannelse at køre bil sammen med en erfaren bilist som ledsager frem til det fyldte 18 år. DTU har foretaget en evaluering af ordningen med fokus på trafikikkerhedsmæssige aspekter herunder i hvilket omfang ordningen benyttes og af hvem, hvordan den ledsagede kørsel fungerer i praksis, hvilke fordele og ulemper forskellige brugergrupper har oplevet i forbindelse med ordningen, omfanget af ulykker og overtrædelse af ordningens retningslinjer samt internationale erfaringer med lignende ordninger. Hovedresultaterne præsenteres i denne rapport.

Evalueringen har omfattet en række delundersøgelser samt forskellige datakilder. Nogle delundersøgelser og datakilder har bidraget til at belyse flere af de berørte emner. En oversigt over evalueringens forskellige elementer samt inkluderede datakilder fremgår af tabel 22.

**Tabel 22** Oversigt over datakilder inkluderet i forbindelse med evalueringens forskellige emner.

| Internationale erfaringer  | Emne                                    | Data   |
|----------------------------|---|--|
| Anvendelse og effekt       | Litteraturstudie                        | Videnskabelige artikler  |
| Sammenligning af ordninger | Kortlægning af ordninger                | Officielle hjemmesider mv  |
| Nationale erfaringer       | Emne                                    | Data   |
| Anvendelsesomfang          | Antal udstedte kørekort                 | Politiets registre   |
|                            | Selvrapporteret kørselsomfang           | Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere)<br>Kvalitative interview (unge + ledsagere)                   |
|                            | Faktisk alder ved kørekort              | Politiets kørekortregister<br>Danmarks Statistiks registre   |
| Lovgivning                 | Politiindsats                           | Kvalitative interview (Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter)   |
|                            | Sigtelser                               | Politiregistreringer, POLSAS   |
|                            | Viden og efterlevelse                   | Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere)<br>Kvalitative interview (unge + ledsagere)                   |
| Trafikulykker              | Trafikulykker med 17-årige bilister     | Politiregistreringer, Vejman   |
| Administration             | Myndigheders/organisationers erfaringer | Kvalitative interview (repræsentanter for myndigheder og organisationer)                                 |
| Anvendelse af ordningen    | Karakteristik af brugere                | Politiets kørekortregister<br>Danmarks Statistiks registre<br>Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere) |
| Ledsageres erfaringer      | Ledsaget kørsel i praksis               | Kvalitative interview (unge + ledsagere)<br>Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere)                   |
| Unge bilisters erfaringer  | Ledsaget kørsel i praksis               | Kvalitative interview (unge + ledsagere)<br>Spørgeskemaundersøgelse (unge + ledsagere)                   |

Med det formål at få indblik i internationale erfaringer med lignende ordninger i fem lande, som udgør et relevant sammenligningsgrundlag for den danske ordning, er der foretaget en litteraturundersøgelse, der omfatter videnskabeligt publicerede evalueringsresultater samt de gældende regler og retningslinjer. De fem lande som den danske ordning sammenlignes med er: Holland, Tyskland, Sverige, Norge, Frankrig.

Ordningerne i de forskellige lande adskiller sig fra hinanden på en række punkter herunder fx krav til ledsagere og den unge bilist, krav om antallet af kørte kilometer og mulighed for kvalificering af ledsager til opgaven. Endvidere adskiller de sig ved, om den ledsagede kørsel finder sted før eller efter, at den unge har bestået køreprøven. I Norge og Sverige, finder den ledsagede kørsel sted inden køreprøven (privat øvelseskørsel), mens den ledsagede kørsel i Holland, Tyskland og Danmark finder sted efter, at den unge har bestået køreprøven (ledsaget kørsel). Den danske ledsagerordning har størst lighed med ordningen i Tyskland.

De eksisterende evalueringer af ledsaget kørsel i de andre lande viser ikke entydige resultater, hverken med hensyn til effekt på trafikulykker, eller effekt af forskellige delaspekter som fx kvalificering af ledsagere, antallet af kørte kilometer eller karakteristika vedrørende hvilke trafiksituationer den ledsagede kørsel (bør) omfatte. Der er dog indikationer af, at det for at opnå en trafikikkerhedsmæssig effekt er vigtigt, at den ledsagede kørsel har et vist omfang mht. antallet af kørte kilometer, samt inkluderer variation i de trafikale situationer. Hvor mange kilometer, der skal køres for at opnå en trafikikkerhedsmæssig effekt, er dog uklart. I Holland har man ikke fundet en effekt af ledsaget kørsel på ulykkesrisikoen. I Tyskland har man opnået en positiv effekt i form af reduceret ulykkesrisiko ved en gennemsnitlig kørselsmængde på 2.400 km blandt brugere. I Frankrig har man ikke kunne påvise en effekt på ulykkesinvolvering, men man har et minimumskrav på 3.000 km. I Norge fandt man, at ulykkesrisikoen faldt, hvis omfanget af ledsaget kørsel kom over et vist niveau, men steg, hvis omfanget var for lille. På den baggrund anbefales det i Norge, at unge kører mindst 4.000 km, inden de begynder at køre bil alene.

Der er blevet taget godt i mod ledsagerordningen i Danmark. Ca. 28.000 unge pr. år får kørekort som 17-årig, svarende til ca. 40% af årgangen. Udviklingen i udstedelse af kørekort til unge under 19 år tyder på, at muligheden for at få kørekort som 17-årig ikke har påvirket den samlede andel af unge, der tager kørekort. Andelen, der får kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig, ser dog ud til at være stigende. Derudover ses geografiske forskelle. Andelen, der får kørekort som 17-årig, er således større i Vestdanmark end i Østdanmark særlig i Nordjylland, Midt- og Vestjylland samt Syd og Sønderjylland. I København og Københavns Vestegn er andelen, der får kørekort som 17-årig, mindst.

Foruden geografiske forskelle viser en registerbaseret analyse foretaget i forbindelse med nærværende evaluering, at en række socioøkonomiske faktorer har betydning for sandsynligheden for at få kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig. Således er sandsynligheden for, at en ung tager kørekortet som 17-årig fremfor som 18-årig, større, hvis vedkommende er etnisk dansker, bor sammen med begge forældre, bor i en husstand med 2 eller flere biler, husstandsindkomsten er høj, og hvis mindst en forælder har en videregående uddannelse. Forældres involvering i ulykker og forseelser (både trafikrelaterede og ikke-trafikrelaterede) ser ikke ud til at have betydning, men unge, der tidligere har været involveret i ikke-trafikrelaterede ulykker, har større sandsynlighed for at få kørekort som 17-årig fremfor

som 18-årig. Køn har ingen selvstændig betydning for sandsynligheden for at få kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig.

I forlængelse af ovenstående viste en analyse af spørgeskemadata ligeledes foretaget i forbindelse med evalueringen, at holdning til bilkørsel og trafiksikkerhed har betydning for sandsynligheden for at få kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig. Således er unge, der lægger vægt på, at deres transportform er pålidelig, mere tilbøjelige til at få kørekort som 17-årig, mens unge, der lægger vægt på, at transportformen er miljørigtig, er mindre tilbøjelige til at gøre det. Lyst til at køre bil, knallertkørekort samt en mor, der ofte kører bil, ser ligeledes ud til at øge sandsynligheden for at få kørekort som 17-årig fremfor som 18-årig, hvorimod en uforsigtig holdning til alkohol og bilkørsel og en forsigtig holdning til fart reducerer sandsynligheden for at tage kørekortet som 17-årig fremfor som 18-årig.

Omfanget af ledsaget kørsel, og dermed formentlig den trafiksikkerhedsmæssige effekt, afhænger blandt andet af, hvor lang tid der er til, at de unge fylder 18 år, når de får deres kørekort. Som led i evalueringen er der derfor foretaget en registerbaseret sammenstilling af fødselsdag og dato for udstedelse af kørekort. Den viser, at 12% af dem, der får kørekort som 17-årig, får det udstedt mindre end en måned, inden de fylder 18 år. I gennemsnit får de 17-årige deres kørekort udstedt 5,3 måneder før, de fylder 18 år.

Blandt de adspurgte i spørgeskemaundersøgelsen, kørte hovedparten ledsaget kørsel 1-3 gange om ugen, og den gennemsnitlige turlængde var 15 km. Med forbehold for usikkerhed på tallene, tyder det på, at selv med 4-6 måneders ledsaget kørsel, kører de fleste mindre end 1.500 km med ledsager i alt. Ud fra de tilgængelige data var det ikke muligt at estimere evt. effekt på uheldsrisikoen for unge, der kører ledsaget kørsel i Danmark. Tallene tyder dog på, at de danske unge kører betydeligt mindre end den gennemsnitlige kørselsmængde på 2.400 km, der i Tyskland viste en positiv effekt på ulykkesrisikoen.

Adspurgt tilkendegiver et stort flertal af deltagerne i spørgeskemaundersøgelsen, at de mener, at den ledsagede kørsel har bidraget til, at de blev en bedre bilist, og at de har fået mere selvtillid som bilist som følge af den ledsagede kørsel. Omfanget af ledsaget kørsel samt ledsagerens attitude har betydning for de unges vurdering af effekten. Jo mindre de har kørt, jo mindre effekt mener de, at den ledsagede kørsel har haft på deres færdigheder. Og jo mere støttende de oplevede, at ledsageren var, jo mere tilbøjelige var de til at mene, at de var blevet en bedre bilist af at køre med ledsager. Det skal bemærkes, at der er tale om en selvrapporteret effekt. Om den subjektive opfattelse af kørefærdigheder er i overensstemmelse med deres faktiske kørefærdigheder, er derfor uvist.

Både spørgeskemaundersøgelsen og de gennemførte interview pegede på, at lyst til at køre bil og til at blive en bedre bilist havde stor betydning for, at der blev kørt ledsaget kørsel. Adgang til en bil og til en ledsager havde ligeledes stor betydning. I relation til dette viste evalueringens resultater dog også, at interessen for at køre med ledsager og oplevelsen af, at det var relevant at køre med ledsager, for nogle faldt gennem perioden med ledsaget kørsel. Dette var tilfældet både blandt de unge og blandt ledsagerne. Samtidig blev der givet udtryk for, at fristelsen til at køre uden ledsager/acceptere, at den unge lejlighedsvis kørte uden ledsager, steg, jo længere perioden med ledsaget kørsel havde varet. Begge parter begrundede det med, at de oplevede, at den unge var blevet tilstrækkelig sikker som bilist til at kunne køre alene. 15% af de unge, der

deltog i spørgeskemaundersøgelsen, havde kørt uden ledsager, og 50% havde venner, der havde gjort det. Undersøgelsen viste endvidere, at der blandt de unge var en vis forvirring omkring lovgivningen vedrørende ledsaget kørsel, herunder hvem der blev sanktioneret i tilfælde af, at reglerne ikke var overholdt.

Disse resultater peger på, at indsatser til at sikre, at den ledsagede kørsel har et vist omfang, er relevante sammen med indsatser, der sikrer, at både de unge og ledsageren er bekendt med, at omfanget af ledsaget kørsel har betydning for den sikkerhedsmæssige effekt. Tilsvarende indikerer det, at indsatser til at forhindre ulovlig kørsel uden ledsager gennem hele perioden er vigtige for at forebygge, at 17-årige med kørekort kører bil uden ledsager.

Som led i evalueringen blev der endvidere foretaget en analyse af politiregistrerede ulykker med 17-årige i perioden 2017-2019. I otte ulykker med en 17-årig fører med kørekort var der ingen ledsager tilstede på ulykkestidspunktet. I syv ulykker var der en ledsager tilstede, hvoraf en ikke opfyldte ledsagerkravene. For de øvrige ulykker med 17-årige førere med kørekort var der ingen information om eventuel tilstedeværelse af ledsager, hvilket indikerer et behov for en ændring i registreringspraksis, således at denne information fremadrettet kan være tilgængelig.

Hovedparten af ulykkerne med 17-årige med kørekort skete i en situation, hvor der ikke var alkohol, narkotika, hastighedsovertrædelser eller lignende involveret. På baggrund af de tilgængelige data var det ikke muligt at fastslå de specifikke årsager til, at ulykkerne indtraf. Den ringe forekomst af høj fart, alkohol og lignende risikofaktorer kunne dog indikere, at manglende evne til at "læse" trafikken og tilsvarende færdighedsrelaterede faktorer kunne være medvirkende årsager. Yderligere undersøgelser er nødvendige for at verificere dette. Selv om hastighedsovertrædelser samt manglende overholdelse af vigepligt forekom sjældent, var det dog den type forseelse, der hyppigst forekom i forbindelse med ulykker med 17-årige med kørekort.

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen samt interview viser, at det i lighed med erfaringerne fra andre lande, også i Danmark helt overvejende er de unges forældre, der fungerer som ledsager. De fleste af de unge, der indgik i undersøgelsen, har kørt med begge forældre. Med hensyn til manøvrer trænes svingbevægelser, igangsætning og parkering mest. Bakning, indfletning og vognbaneskift lidt mindre, og vending trænes mindst. Med hensyn til trafiksituationer trænes bykørsel og landvejskørsel mest. Motorvej, myldretid, mørke og regn trænes lidt mindre. Glatføre, tåge og kørsel i ikke velkendte omgivelser trænes mindst. De fleste ture med ledsaget kørsel var ture, der skulle køres alligevel.

Som led i evalueringen er der foruden de registerbaserede og spørgeskemabaserede analyser gennemført et antal kvalitative interviews, dels med myndigheder og organisationer, der på forskellig måde har berøring med ledsagerordningen og dens brugere, dels med unge, der har taget kørekort som 17-årig og i forskelligt omfang kørt ledsaget kørsel og dels med forældre, der har fungeret som ledsager for deres børn. Resultaterne af disse interview er i overensstemmelse med resultaterne fra de øvrige delundersøgelser og analyser, der er gennemført i forbindelse med evalueringen, og supplerede derudover med yderligere mere detaljeret information. Således tydeliggjorde interviewene fx, at den positive modtagelse af ledsagerordningen formentlig i nogen grad hænger sammen med, at den giver en øget fleksibilitet i forhold til at få det at tage kørekort til at passe bedst muligt ind i tilværelsens øvrige

gøremål. Endvidere tydeliggjorde interviewene, at både ledsagere og de unge kørekortstagere oplever, at den ledsagede kørsel bidrager til større tryghed omkring bilkørsel for begge parter. De unge får en gradvis overgang til at køre alene, og ledsagerne får et indblik i de unges kørefærdigheder, hvilket giver dem en større tryghed i forhold til at stole på, at de unge kan køre sikkert alene.

Interviewene bidrager endvidere med erfaringsbaserede forslag til justeringer af den nuværende ordning. Forslagene vedrørte i al væsentlighed to områder: Information om ordningen samt ledsagerkrav.

Med hensyn til information blev der på forskellig vis tilkendegivet ønsker om øget og lettere tilgængelig information om ordningens regler, anvendelse og samt hvad der skal til for at opnå en forbedret trafiksikkerhed gennem ledsaget kørsel. En informationsfolder udleveret af kørelæreren ved køreprøven blev fremhævet som en central kilde til information om ordningen, men flere efterspurgte yderligere information dels om de formelle krav, men også vejledning i forhold til optimal udførelse af ledsaget kørsel. Det har ikke været muligt at finde tilstrækkelig dokumentation for effekten af kurser og lignende for ledsagere, og det er derfor ikke muligt med sikkerhed at konkludere, om det vil kunne forbedre den danske ledsagerordning, hvis ordningens brugere blev tilbudt kvalificerende kurser eller lignende. Interviewene viser dog, at nogle unge og ledsagere efterspurgte mere vejledning og information. Den afdækkede forvirring omkring gældende regler, kunne indikere, at en øget informationsindsats er relevant. Endvidere tydeliggjorde interviewene betydningen af forældrenes opbakning til at køre ledsaget kørsel, og at manglende forældreopbakning potentielt er en barriere for at opnå en trafiksikkerhedsmæssig effekt, fordi forældreopbakning er nødvendig for at komme til at køre ledsaget kørsel. I forbindelse med en eventuel øget informationsindsats vedrørende ledsagerordningen kunne det derfor være relevant at inddrage betydningen af forældreopbakning.

Med hensyn til ledsagerkrav fremhævede nogle af de interviewede alderskravet for ledsagere som en unødigt barriere for ledsaget kørsel. En registerbaseret analyse foretaget i forbindelse med evalueringen viste, at der var et fald i forekomsten af afgørelser med sanktion for færdselsforseelser frem til ca. 35 års alderen, og at de yngste havde den største tilbagefaldshyppighed. Dette kunne indikere, at såfremt man med aldersgrænsen ønsker at undgå, at personer, der gentagne gange får en afgørelse for en færdselsforseelse, fungerer som ledsager, vil en sænkelse af aldersgrænsen ikke understøtte dette. 10-årskravet for kørekort blev ligeledes fremhævet som en barriere for nogle. I hvilken udstrækning 10-årskravet udgør en barriere, kan dog ikke afgøres på baggrund af nærværende evaluering.

Om skærpede sanktioner for manglende efterlevelse af ledsagerordningens forskellige krav vil medføre en højere grad af efterlevelse af reglerne, kan ikke fastslås med sikkerhed. Blandt flere af de interviewede blev der dog tydeligt givet udtryk for, at det var relevant at skærpe de gældende sanktioner, hvis de var tænkt som en forebyggende foranstaltning, idet de nuværende ikke blev opfattet som tilstrækkeligt afskrækkende.

Nogle af de interviewede anbefalede, at perioden med ledsaget kørsel blev reduceret, fordi de oplevede, at perioden var unødigt lang og fik fristelsen til at køre uden ledsager/acceptere, at den unge kørte uden ledsager, til at stige. Givet at resultaterne indikerer, at flertallet af de nuværende brugere af ordningen kører færre kilometer end i andre sammenlignelige lande, vil

en afkortning af perioden med ledsaget kørsel formentlig ikke være ideelt ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt. Som alternativ kan det overvejes at fastsætte et minimumkrav for antallet af kørte kilometer for 17-årige med ledsager som motivation for at fastholde ledsaget kørsel gennem hele perioden. Detaljerne vedrørende et sådant alternativ kan dog ikke umiddelbart fastlægges alene på baggrund af nærværende evaluering.

Alt i alt tyder resultaterne på, at der er blevet taget godt imod den danske forsøgsordning med ledsaget kørsel. En stigende andel af de 17-årige får kørekort, og ordningens brugere giver overvejende udtryk for at have positive erfaringer med ordningen, inklusiv en oplevelse af øget tryghed og bedre kørefærdigheder for nye unge bilister. Det er dog vigtigt at understrege, at der er tale om subjektive vurderinger af kørefærdigheder, idet der inden for rammerne af denne evaluering ikke har været mulighed for at afdække, om den ledsagede kørsel reelt har bidraget til forbedrede kørefærdigheder. Ligeledes er det vigtigt at understrege, at de identificerede effekter ikke er kausale, og at datagrundlaget i mange tilfælde har været spinkelt ikke mindst som følge af den korte tidsperiode som evalueringen har kunne omfatte. Med henblik på at verificere nærværende resultater samt fremadrettet følge udviklingen blandt unge bilister, er det derfor afgørende at supplere med opfølgende og uddybende undersøgelser.

## Bilag A Oversigt over baggrundsnotater

Resultaterne i nærværende rapport er baseret på følgende baggrundsnotater, der indeholder flere detaljer vedr. de anvendte data og analyser.

Baggrundsnotaterne er pr juni 2020 endnu ikke offentliggjort.

1. Møller & Clemmensen (2020). Litteraturstudie ledsaget kørsel. DTU Management.
2. Møller, Bonde, Andersen (2020). Myndigheders og organisationers erfaringer. DTU Management.
3. Jensen & Møller (2020). Antal kørekort udstedt til 17-18-19-årige 2013-2019. DTU Management
4. Jensen & Møller (2020). 17-åriges faktiske alder ved kørekorterhvervelse. DTU Management.
5. Jensen & Møller (2020). Socioøkonomi – logistisk regression 17-18-19-årige. DTU Management.
6. Jensen & Møller (2020). Socioøkonomi 17-18-19-årige. DTU Management.
7. Møller & Janstrup (2020). Ulykker med 17-årige førere af personbil 2017-2019. DTU Management.
8. Møller, Andersen, Bonde (2020). Ungeerfaringer – interview. DTU Management.
9. Møller, Andersen, Bonde (2020). Ledsagererfaringer – interview. DTU Management.
10. Hjort, Hyldekær & Møller (2020). Spørgeskemaundersøgelse blandt unge kørekortstagere og ledsagere. DTU Management.

## Bilag B Krav til ledsager

### Krav til ledsager(e) i forbindelse med ledsaget kørsel for 17-årige bilister

- Du skal være minimum 30 år
- Du skal have haft et dansk udstedt kørekort til kategori B (alm. bil) i de seneste 10 år. I den periode må kørekortet ikke have været frataget – hverken betinget eller ubetinget.
- Du skal have et gyldigt kørekort til kategori B (almindelig bil), der er udstedt i Danmark.
- Du skal altid medbringe dit kørekort
- Du skal til enhver tid lovligt kunne køre bilen. Dvs. at du ikke må have en promille over 0,5, have indtaget ulovlige stoffer eller være så træt eller syg, at du ikke kan køre bilen forsvarligt.

Når I kører, er det din opgave at give råd og vejledning til den 17-årige og hjælpe ham/hende med at bevare overblikket på turen.

Det er den 17-årige, der er juridisk fører af bilen og dermed har ansvaret for kørslen.

Når du fungerer som ledsager for en 17-årig, må I kun køre i Danmark

*Kilde: Rådet for Sikker Trafik*

*[://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/koerekort-til-17-aarige](http://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/koerekort-til-17-aarige)*



## Bilag C Information om spørgeskemaundersøgelse

Der er gennemført to parallelle spørgeskemaundersøgelser, der omfatter hver sin målgruppe:

- Unge i alderen 17-19 år, der enten har taget kørekort og kørt bil som 17-årig (KK17) med en voksen ledsager, eller har taget kørekort som 18-årig (KK18) og derfor ikke har kørt med en ledsager.
- Voksne, der har fungeret som ledsager for en 17-årig bilist.

Dataindsamlingen er foregået i to runder. I første runde (august 2018 – januar 2019) blev unge kørekortstagere rekrutteret via Transportvaneundersøgelsen (TU). I anden runde (februar - april 2019) gennemførte Epinion spørgeskemaundersøgelser med unge kørekortstagere samt med ledsagere. Der er anvendt samme spørgeskema til de unge kørekortstagere i begge runder, bortset fra enkelte baggrundsspørgsmål.

Respondenterne til den generelle Transportvaneundersøgelse er udvalgt, så de udgør et repræsentativt udsnit af den danske befolkning. Af disse respondenter blev personer født i 2000-2001 (alder 17-18 år) udvalgt til at deltage i denne spørgeskemaundersøgelse. Der blev via TU gennemført interviews med 136 unge kørekortstagere. Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført som en blanding af telefoninterview og personlige interviews (CATI/CAPI). I denne analyse frasorteres 31 ikke-fuldførte interviews, samt 1 interview med en respondent uden for målgruppen. I alt anvendes derfor svar fra 103 unge respondenter fra TU.

Epinions rekruttering af de unge kørekortstagere er baseret på et CPR-udtræk (trukket af CPR-kontoret under Økonomi- og Indenrigsministeriet) på 10.000 personer født i år 2000 eller i sidste kvartal af 1999 (dvs. unge på 18/19-år). Udtrækket er repræsentativt på køn og region i hele Danmark. Spørgeskemaundersøgelsen er foretaget over telefon (CATI), hvor der på baggrund af ovennævnte udtræk tilfældigt er ringet til husstande med en person, som er født i år 2000 eller i sidste kvartal af 1999. I den indledende kontakt er der spurgt til, om denne person har taget kørekort. Hvis denne person ikke har taget kørekort, er denne husstand frasorteret. Hvis personen derimod svarede ja til at have kørekort, er der gennemført et interview. Det er ligeledes indledningsvist blevet kortlagt, hvorvidt den unge har taget kørekort under ledsagerordningen eller ej. Hvis det har været tilfældet, at personen har taget kørekort under ledsagerordningen, er der ligeledes forsøgt gennemført interview med ledsageren.

Epinion gennemførte i alt 770 interviews, hvoraf 529 interviews er med kørekortstagere og 241 interviews er med ledsagere. Der er 145 tilfælde, hvor der både er gennemført et interview med kørekortstager og den tilhørende ledsager. Det viser sig dog i 12 af disse 145 interviews, at den unge kørekortstager angiver enten at have taget kørekort som 18-årig, eller at han/hun ikke har kørt med ledsager. For disse 12 interviews anvendes informationen fra ledsageren derfor ikke i analysen.

I denne analyse anvendes altså 529 unge respondenter fra Epinion, 103 unge respondenter fra TU, samt 229 ledsager-responsdenter fra Epinion, hvoraf 133 kan kobles til en ung kørekortstager i stikprøven.