

Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan

**”Hver ulykke er én for meget
– trafiksikkerhed begynder med dig”**

- mod nye mål 2001-2012

**Forslag til revision af strategier og
indsatser**

7. maj 2007

National Handlingsplan

FORORD

Færdselssikkerhed begynder hos den enkelte, men opgaven skal løses i fællesskab.

Denne handlingsplan har nye mål og målsætninger og en ny struktur i forhold til tidligere. Den indeholder et bruttokatalog med 100 forslag til væsentlige indsatser. Det er ikke en forudsætning for at leve op til Handlingsplanens målsætninger, at samtlige forslag gennemføres, og der vil givet opstå en række andre tiltag, der vil hjælpe til målopfyldelsen.

Den overordnede mission er den samme: At nedbringe antallet af dræbte og kvæstede som følge af trafikulykker. Hver ulykke er fortsat én for meget.

Arbejdet med denne revision af Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan begyndte i efteråret 2005 og er fortsat frem til maj 2007. Det er udført af en arbejdsgruppe under Opfølgingsgruppen til Færdselssikkerhedskommissionen. Medlemmerne af arbejdsgruppen har repræsenteret:

- Vejdirektoratet
- Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, HVU
- Færdselsstyrelsen
- Rigspolitiet
- Amter
- Kommuner
- Danmarks TransportForskning
- Rådet for Større Færdselssikkerhed

Sidstnævnte har været sekretariat for arbejdet.

Fundamentet for Handlingsplanen er seks indsatsområder, som repræsenterer forskellige indgangsvinkler.

- Lovgivning og sanktioner
- Politikontrol
- Vejteknik og vejenes indretning
- Kampagner og undervisning
- Køretøjer – teknologiske og køretøjstekniske løsninger
- Videngrundlag og forskning

Fra 1. januar 2007 eksisterer amterne ikke længere. Det betyder, at mange opgaver og tilhørende ressourcer skal løses og findes andetsteds. Arbejdsgruppen har set det som sin opgave at pege på vigtigheden af dette arbejde og på fremtidige løsningsforslag til ansvarsfordeling og koordinering.

Det er ønsket, at denne plan bliver fælleseje og pejlemærke for både staten, de nye store kommuner og andre lokale aktører i de kommende år. Nogle dele af planen vil stille flere krav til stat end til kommune og omvendt. Men budskabet er det samme: Færdselssikkerhed begynder hos den enkelte, men opgaven skal løses i fællesskab.

København, 7. maj 2007

LÆSEVEJLEDNING

Handlingsplan 2007 præsenterer først en overordnet vision og en overordnet målsætning frem mod 2012.

Herefter følger et baggrundsafsnit, der fortæller om det historiske arbejde med nationale handlingsplaner. Baggrundsafsnittet er ikke en forudsætning for at forstå denne handlingsplan, men giver et perspektiv for den.

I næste del, Centrale Indsatsområder, gennemgås de forskellige indsatsområder og udfordringer, der skal arbejdes med for at opnå færre dræbte og kvæstede. Dette afsnit er ikke en forudsætning for at forstå de konkrete handlingsanvisninger. Afsnittet er kendt stof for den erfarne trafikikkerhedseksperter. For den, der har brug for en genopfriskning, er det et forsøg på at give et overblik over feltet, udviklingen og udfordringerne.

Afsnittet med konkrete anbefalinger er en gennemgang af tiltag, der kan gavne trafikikkerheden. Hver anbefaling indeholder forslag til arbejdsfordeling.

Arbejdsgruppen har vurderet hvert forslag efter et *-system, hvor *** betyder størst potentiale og kun en * betyder mindst potentiale.

Læsere gøres opmærksom på, at de oplysninger om ulykkestal for 2006, som er omtalt i handlingsplanen, er baseret på foreløbige tal, idet de endelige tal ikke foreligger endnu.

VISION OG MÅL FOR HANDLINGSPLAN 2007

Visionen er, at ingen skal dræbes eller kvæstes alvorligt på de danske veje, og at transportsystemet i videst muligt omfang skal tilgive dem, der begår fejl: Hver ulykke er én for meget.

Målsætning

Det fremgår af Vejdirektoratets opgørelser, at den positive tendens for 2005 blev fortsat i 2006, således at man ved udgangen af 2006 er tæt på målsætningen for 2012. Udviklingen over de senere år har været meget positiv med 432 dræbte i 2003, 369 i 2004, 331 i 2005 og 311 i 2006.

På den baggrund ønsker Færdselssikkerhedskommissionen at sætte nye overordnede mål for 2012. Den nye målsætning er en 40 pct. reduktion i både dræbte, alvorligt tilskadede og lettere tilskadede med udgangspunkt i tallene for 2005.

Det betyder, at den nye handlingsplan får følgende målsætning for 2012:

- Under 200 dræbte
- Under 1.850 alvorligt tilskadede
- Under 2.100 lettere tilskadede

Tallene er baseret på politiets indberetninger til Vejdirektoratet.

Under 200 dræbte om året i 2012 er et ambitiøst men opnåeligt mål. En gennemgang af ulykker med dræbte i 2006 viser, at hvis lovgivningen på alle punkter blev overholdt, og den kendte teknologi blev anvendt, herunder optimal indretning af alle veje, kunne tallet komme helt ned på 50 dræbte. På den baggrund kan vi fastslå, at det frem mod 2012 ikke er usandsynligt at leve op til målet om færre end 200 dræbte.

Delmål for perioder frem mod 2012

Hvis der frem mod 2012 skal ske den samme årlige reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne, kan der for de enkelte år opstilles følgende delmål:

	Basis	(Delmål)	Delmål	Delmål	Delmål	Delmål	Delmål	Mål
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Dræbte	331	(312)	294	275	256	237	219	200
Alv. tilskadekomne	3.072	(2.897)	2.725	2.550	2.375	2.200	2.025	1.850
Let tilskadekomne	3.516	(3.314)	3.110	2.908	2.706	2.504	2.302	2.100
EU (dræbte)	(335)	(312)	(288)	(264)	(240)	216		

EU's målsætning er beregnet som en 50 pct. reduktion fra 2001. Tabellen er alene baseret på danske tal vel vidende, at målsætningen er for det samlede EU.

Hvis man forestiller sig, at antallet af dræbte og tilskadekomne i 2005 fortsatte uændret, vil opfyldelsen af den nye handlingsplan betyde, at der samlet over perioden bliver sparet: 505 dræbte, 4.713 alvorlige personskader og 5.462 lettere tilskadekomne.

Det er vigtigt for gennemførelsen af Handlingsplanen, at der er et godt datagrundlag samt at alle aktører er deres ansvar bevidst. Derfor opstilles følgende delmål:

Inden udgangen af 2008

- er der etableret en landsdækkende skadestuerregistrering af trafikskadede
- er der ansvarsplaceret og etableret et digitalt hastigheds-kort
- har alle vejmyndigheder et trafiksikkerhedsudvalg, en handlingsplan og en trafiksikkerhedspolitik
- har alle systemansvarlige myndigheder en handlingsplan og en trafiksikkerhedspolitik

BAGGRUND

Færdselssikkerhedskommissionen udsendte i 1988 Færdselssikkerhedspolitisk Handlingsplan. Den var op gennem halvfemserne med til at sætte dagsordenen for trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark. Handlingsplanen havde det overordnede mål, at antallet af dræbte og tilskadekomne inden udgangen af 2000 skulle være reduceret med mindst 40 pct. i forhold til udgangspunktet, som var gennemsnittet af årene 86/87 med 711 dræbte og 12.707 tilskadekomne!

I 2000 blev 499 mennesker dræbt i trafikken. Det svarede til et fald på ca. 30 pct. i forhold til 1986/87. Antallet af tilskadekomne faldt i samme periode med ca. 28 pct.

Altså oplevede man alene i den første handlingsplans periode en reduktion på 30 pct. i antallet af dræbte og tilskadekomne.

Da ulykkestallene i midten af 90'erne igen begyndte at stige, udarbejdede Færdselssikkerhedskommissionen Strategiplan 1995-2000, som opfordrede alle aktører til at udarbejde handlingsplaner for trafiksikkerhed. Opfordringen blev taget op i mange kommuner og amter. Alle amter og lidt over halvdelen af landets kommuner satte den gang konkrete mål for trafiksikkerheden og fik udarbejdet handlingsplaner. Også regeringen fulgte opfordringen og udarbejdede i 1997 sin egen handlingsplan "Hver ulykke er én for meget". Heri blev der for første gang i Danmark formuleret den vision, at det principielt ikke accepteres, at der sker ulykker i trafikken.

Visionen udstak en kurs mod et fremtidigt trafiksystem helt uden trafikulykker og søgte at fastholde fokus på den forebyggende indsats. Visionen stillede krav til statslige og lokale myndigheder, til virksomhedsledere, til medarbejdere og til hver enkelt trafikant.

I 2000 udarbejdede Færdselssikkerhedskommissionen en ny ”Handlingsplan 2000”: Hver ulykke er én for meget. Trafiksikkerhed starter med dig. Mod nye mål 2001-2012.

Målet for den nye handlingsplan var, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken skulle reduceres med mindst 40 pct. i løbet af perioden frem til 2012. Udgangspunktet var nu ulykkestallene for 1998. Altså skulle man i 2012 højst have 300 dræbte og 2.830 alvorligt tilskadede.

Trafiksikkerhedsarbejdet skulle ifølge Handlingsplan 2000 bygges på følgende strategier:

- Indsatser i privat og offentligt regi
- Fire centrale og synlige nøgleområder: For høj fart, sprit, cyklister og kryds
- Det lokale trafiksikkerhedsarbejde skulle styrkes
- Der skulle tilvejebringes ny viden om trafiksikkerhed

Målettede indsatser

Det indebar et behov for at afsætte flere midler til forstærkede landsdækkende kampagner for trafiksikkerhed. De skulle være pågående, målrettede, systematiske og gentages jævnligt.

Færdselssikkerhedskommissionen ønskede også, at der i perioden skulle skabes en folkelig forståelse for det nødvendige i at overholde de gældende hastighedsgrænser. Hvis erfaringerne med forsøget med automatisk hastighedskontrol havde effekt på for høje hastigheder, anbefalede Færdselssikkerhedskommissionen at indføre det på landsplan.

Kampagneindsatsen for øget brug af seler skulle også forstærkes. Kampagnerne skulle både indeholde information og politimæssig opfølgning. I denne sammenhæng pegede kommissionen på behovet for en kraftig forhøjelse af det nuværende bødeniveau for at køre uden sele.

Det var allerede da lykkedes at skabe en generel holdningsændring til spritkørsel. Det ansås ikke længere for acceptabelt. Denne holdningsændring skulle fastholdes, og samtidig skulle der sættes ind over for de grupper, der fortsat kører spritkørsel. Overfor særlige grupper var – og er der desuden behov for en forstærket indsats. Det gjaldt bl.a. mænd mellem 18 og 24 år, som er voldsomt overrepræsenteret i ulykkesstatistikken.

Handlingsplanen foreslog en undersøgelse af, om en såkaldt klippekortsordning kunne have en effekt på trafiksikkerheden generelt – og særlig på de 18 til 24-åriges ulykkesrisiko.

Endvidere fastslog Handlingsplanen, at virksomheder har et særligt ansvar for at være med til at forbedre trafiksikkerheden, fordi den organiserede transport udgør en meget stor del af trafikken. Transportkøbere burde således stille krav til transportvirksomhederne om trafiksikker transport og udarbejde virksomhedsplaner for trafiksikkerhed.

Det lokale trafiksikkerhedsarbejde skulle også styrkes, og Handlingsplanen gav en række forslag og anbefalinger: Trafiksikkerhed skulle tænkes ind i den overordnede fysiske planlægning blandt andet ved placering og planlægning af skoledistrikter, lokalisering af transporttunge virksomheder, indretning af nye boligområder og ved både nyanlæg og ombygninger. Det blev anbefalet at oprette lokale færdselssikkerhedsudvalg i kommuner og amter.

Efterlysning: Mere forskning

Øget forskning blev efterlyst i Handlingsplanen, som foreslog, at der blev oprettet en havarikommission for vejtrafikulykker for at få mere detaljeret og systematisk viden om årsag og omstændigheder ved forskellige typer af trafikulykker og dermed et bedre grundlag for en målrettet, forebyggende indsats.

Kommissionen pegede særligt på tre områder med behov for øget forskning og viden:

1. Ulykkesårsager og risikoopfattelse, trafikantadfærd og effekt af virkemidler.
2. Modeller til samlede analyser af sammenhængen mellem trafiksikkerhed og miljø, byudvikling, folkesundhed og andre temaer, hvor et samspil var væsentligt.
3. Udvikling af prioriterings- og evalueringsværktøjer, som kan anvendes til opstilling af de mest effektive tiltag, løbende evaluering af udviklingen i ulykkestal samt evaluering af iværksatte foranstaltninger og tiltag.

Endelig kom Handlingsplanen med 62 konkrete forslag til aktiviteter, der kunne medvirke til at nå målene.

Status for Handlingsplan 2000 ved udgangen af 2006

Handlingsplanens mål om en 40 pct. reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne var tæt på at være opfyldt ved udgangen af 2006, hvor antallet af dræbte var 311, og hvor antallet af alvorligt tilskadekomne blev opgjort til 2.919.

En række af Handlingsplanens forslag er gennemført, mens en række andre er forsømt. I dag kan det konstateres, at svagheden ved Handlingsplanen var, at den ikke indeholdt klare ansvarsfordelinger, finansiering eller operationelle mål for lovgivningsmæssige og administrative indsatser.

Justitsministeriet igangsatte en evaluering af Handlingsplanen, som blev gennemført af Danmarks TransportForskning (DTF). Rapporten ligger i høj grad til grund for den nuværende revision af handlingsplanen. DTF's rapport kan findes på dtf.dk

Arbejdsgruppens etablering

Revisionen af Handlingsplanen begyndte i efteråret 2005 med nedsættelse af en arbejdsgruppe under Færdselssikkerhedskommissionens opfølgningsgruppe. Arbejdsgruppen havde som grundlag nedenstående kommissorium:

- Gruppen skal gøre status for det hidtidige arbejde med Handlingsplanen
- Gruppen skal udarbejde et forslag til en revideret Handlingsplan
- Gruppen skal gennemgå Handlingsplanen fra 2000 med fokus på ændringer i forudsætninger
- Gruppen skal identificere gennemførte og ikke gennemførte initiativer
- Initiativer uden for Handlingsplanen må gerne medtages
- Arbejdet baseres på udviklingen i ulykkestallene

Arbejdsgruppen opsatte på den baggrund nedenstående mål for arbejdet med den nye Handlingsplan:

- Klare ulykkesmål
- Klare og mere detaljerede planmål

- Klar strukturering af de 62 indsatspunkter i forhold til forudsætninger
- Klar tids- og resourceprioritering

- Klar ansvarsdelegering – centralt og lokalt
- Klar finansiering
- Opfølgning på indsatser og udvikling
- Nye initiativer
- Gør planen til folkeligt fællesje

CENTRALE INDSATSOMRÅDER

Trafiksikkerhed begynder med dig – men opgaven skal løses i fællesskab

Den vigtigste nøgle til bedre trafiksikkerhed er den enkelte trafikant. Derfor skal trafikanten både involveres og engageres i trafiksikkerhedsarbejdet.

Det sker på mange forskellige måder, men fælles for dem er, at de sigter på at få så mange kræfter i sving som muligt. Den enkelte trafikant skal have mulighed for at indgå i dialog og engagere sig i trafiksikkerhed i sit lokalområde, på sin arbejdsplads, i daginstitutionen, skolen, foreninger etc. Selv med veje, der tilgiver ulykken, teknologi, der forhindrer ulykken og politikontrol, der forebygger ulykken, er der brug for, at trafikanten selv påtager sig sin del af ansvaret.

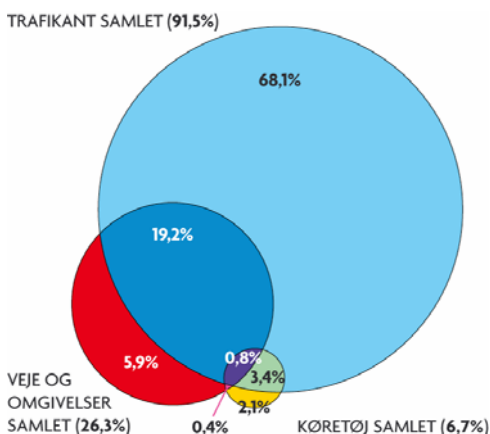
Hvis visionen: ”Hver ulykke er én for meget” skal nås, så skal systemerne og menneskene arbejde sammen. Systemerne fungerer kun, hvis trafikanterne forstår og accepterer dem.

Mennesker begår fejl

I de følgende afsnit beskrives de væsentligste udfordringer, når trafiksikkerheden i Danmark skal øges, samt de strategier som skal implementeres for at løfte udfordringerne. Fælles for en række af udfordringerne er, at de sigter på at få trafikanterne til at ændre adfærd.

Som figuren nedenfor illustrerer, spiller den menneskelige faktor en hovedrolle i mere end 9 ud af 10 trafikulykker. Heraf er der i 19,2 pct. af ulykkerne et samspil mellem trafikanten og vejen og omgivelserne, som er afgørende faktorer. I 6,9 pct. er det fejl og mangler ved køretøjet. (Kilde TRL). Det er, når mennesker begår fejl, at der sker ulykker i trafikken.

Derfor begynder trafiksikkerhed med dig.



Udfordringen er således på den ene side at få trafikanterne til at ændre adfærd, altså undlade at begå fejlene. Det skal ske gennem uddannelse og information, kontrol og sanktion samt udformning af veje, omgivelser og køretøjer. På den anden side må det også sikres, at vejens indretning, bilen og forskelligt sikkerhedsudstyr minimerer skaderne, hvis ulykken sker. Den enkelte trafikant har således sin del af ansvaret, og det samme har det system, som trafikanten færdes i.

Hovedudfordringerne for trafiksikkerheden er:

- For høj fart
- Spritkørsel
- Manglende selebrug
- Ulykker med cyklister
- Ulykker med unge trafikanter

Indsats på alle alderstrin

Det præventive arbejde inden for trafiksikkerhedsområdet begynder allerede fra børnene er helt små. Her skabes vanerne via bl.a. undervisning og voksne rollemodeller. Der skal skabes sammenhæng mellem de færdigheder, som børnene og de unge får i skolesystemet, og deres senere adfærd som voksne trafikanter på cykel, knallert, bil etc. Det skal ske gennem et systematisk arbejde med at sikre ressourcer, ansvar og adfærdspåvirkning gennem undervisning og information.

Lokal forankring af trafiksikkerhedsindsatsen

Kommunen er den lokale ryggrad i det landsdækkende samarbejde om trafiksikkerhed, der involverer en lang række aktører, statslige og lokale, offentlige og private. Det er vigtigt, at kommunerne har en handlingsplan for trafiksikkerhed med tilhørende budget og et trafiksikkerhedsudvalg, der sikrer, at planen føres ud i livet.

Det er afgørende, at den enkelte kommune forvalter sin rolle som vejmyndighed og som koordinator for det lokale trafiksikkerhedsarbejde på en måde, der sikrer borgerens involvering og engagement.

Trafiksikre virksomheder

Hver enkelt virksomhed, offentlig og privat, bør stille spørgsmålet: Hvad kan vi gøre for at bidrage til trafiksikkerheden? En meget stor del af den samlede transport sker i tilknytning til trafikantens arbejde. Enten som professionel erhvervsudøver eller gennem kørsel til og fra arbejde. Uanset om der er tale om virksomheder i eller uden for transportbranchen, er der et stort potentiale i, at virksomheden sætter trafiksikkerhed på dagsordenen.

Virksomhederne har et ansvar for, at arbejdet tilrettelægges, så risikoen for ulykker minimeres. Trafiksikkerhed skal være en del af virksomhedens sociale ansvar på linje med arbejdsmiljø og sundhed. Det sker kun ved at involvere medarbejderne.

INDGANGSVINKLER

Der er sjældent en enkeltstående løsning på en trafiksikkerhedsmæssig udfordring. Og den samme udfordring kan anskues fra forskellige vinkler. De afgørende indsatsområder eller indgangsvinkler til at påvirke antallet af dræbte og tilskadede i trafikken er:

- Lovgivning og sanktioner
- Politikontrol
- Vejteknik og vejenes indretning

- Kampagner og undervisning
- Køretøjer – teknologiske og køretøjstekniske løsninger
- Videngrundlag og forskning

Lovgivning og sanktioner

Lovgivningen er det grundlag, trafiksikkerheden hviler på, fordi alle indsatsområderne kan reguleres gennem lovgivning.

Vejnettets udformning, indretning og brug er i stor udstrækning fastlagt gennem lovgivning og vejregler. Poliitiindsatser og sanktioner reguleres lovmæssigt ligesom køretøjers udformning og indretning. Undervisning og information er også i vid udstrækning lovmæssigt reguleret.

Trafikkens mængde og mønstre udvikler sig hele tiden, og det samme gør trafikulturen. Dertil kommer, at erfaringer fra praksis og forskningsresultater løbende forøger vores viden om, hvordan risici kan formindskes. Derfor er det kun naturligt, at lovgivningen også udvikler sig.

For at ny eller ændret lovgivning kan være effektiv og give en ønsket adfærdsændring, kræves trafikanternes accept. Ellers kan tiltag være uden effekt. Derfor skal muligheden for accept altid først vurderes, inden en lovgivning vedtages, og det skal vurderes, hvad der skal til for yderligere at øge accepten og få trafikanterne til at tage loven til sig. Ved implementeringen af nye love skal der derfor altid sikres midler til at informere trafikanterne om formål og indhold.

Politikontrol

Ifølge Transportøkonomisk Institutt i Norge ville det umiddelbart betyde en halvering af antallet af dræbte og kvæstede, hvis alle blot respekterede hastighedsgrænserne, undlod spritkørsel og altid huskede selen. Målrettet og effektiv politikontrol og sanktioner er et meget effektivt middel til at få trafikanterne til at respektere Færdselsloven. Samtidig er opfølgende politikontrol et afgørende element i de nationale og lokale kampagner og informationsindsatser, som skal motivere trafikanterne til at ændre adfærd.

Det er også vigtigt at skabe en almen viden og forståelse af, at kontrolindsatsernes successmål er antallet af adfærdsændringer og ikke antallet af sanktioner. En forøgelse af kontrolniveauet er meget mere effektivt end højere straffe.

Vejteknik og vejenes indretning

Vejenes indretning er et afgørende indsatsområde i forhold til at forbedre trafiksikkerheden og spiller en meget væsentlig rolle i den overordnede og lokale fysiske planlægning.

Vejtekniske tiltag skal sikre, at f. eks. tung trafik videst muligt adskilles fra bløde trafikanter, og at 'sorte pletter' på vejnettet fjernes. Det gælder systematiske forbedringer af det eksisterende vejnet gennem vejtekniske foranstaltninger som fx vejbump, rundkørsler, afmærkninger eller autoværn.

Væsentlige dele af trafiksikkerheden i et lokalsamfund afgøres allerede ved placering af fx skoler og industriområder og i planlægningen af til- og frakørselsforhold.

Vejteknik er ofte omkostningstung, men effekten på sikkerheden er stærk og vedvarende, når først investeringen er foretaget. Der udvikles til stadighed nye effektive vejtekniske virkemidler, og det er vigtigt, at der løbende søges viden om disse, og at nye løsninger til en effektiv forbedring af trafiksikkerheden afprøves.

Kampagner og undervisning

Det er en forudsætning for korrekt adfærd, at trafikanterne kender reglerne og ved, hvornår de løber en risiko og udsætter sig selv eller andre for fare. Det kræver vedvarende undervisning, information og dialog. En sådan kommunikation er mangesidet. Den strækker sig fra kendskab til skiltning, afstribning og vejens indretning til den holdningspåvirkning, trafikanterne får som børnehævebørn, som skoleelever, på ungdomsuddannelserne, på køreuddannelsen til voksen og rutineret trafikant for endelig at slutte med de ældre trafikanter.

Der er mange kommunikationsformer, og deres anvendelse skal overvejes, så der skelnes mellem, hvornår der er brug for formidling af viden, påvirkning af holdninger eller ændring af adfærd. I sidste ende er succeskriteriet, at trafikanterne har den rigtige adfærd. Det er ikke nok at have viden eller de rigtige holdninger. Holdninger skal følges op af handlinger.

Køretøjer – teknologiske og køretøjstekniske løsninger

Den stigende andel af biler med høj aktiv og passiv sikkerhed har sandsynligvis stor betydning for faldet af antal dræbte og tilskadede. Trafiksikkerhed skal fortsat være et væsentligt kriterium for den regulering, der bestemmer, hvilke køretøjer der må køre på vejene. Samtidig skal de økonomiske incitamenter, der styrer både private og professionelles valg af køretøj, løbende evalueres for at sikre, at de fremmer de mest trafiksikre biler.

Videngrundlag og forskning

For til stadighed at forbedre trafiksikkerheden er det afgørende vigtigt, at der forskes i trafikanternes adfærd og i effekten af de forskellige tiltag. Ny viden om vejtekniske foranstaltninger er forudsætningen for en lønsom og omkostningseffektiv indretning af trafiksikre veje. Ikke mindst forskning, der kan pege fremad på nye forslag til løsninger indenfor vejteknologi, lovgivning og kommunikation, er en god investering i det væsentligste aktiv for trafiksikkerhed: Veldokumenteret viden.

Teknologiens rolle i fremtiden

Ny teknologi kan spille en helt afgørende rolle for trafiksikkerheden, hvis den tænkes ind generelt og specifikt i det samlede trafiksikkerhedsarbejde. Intelligente veje og biler er ikke længere noget, som først bliver muligt engang langt ude i fremtiden.

I industrien og i forskningsmiljøerne ligger en lang række teknologier klar til at blive taget i brug. Det er dog en væsentlig forudsætning, at prisen er i et leje, hvor de er til at betale for både den private trafikant og erhvervslivet.

Kombinationen af teknologisk udvikling og konkurrencedygtig pris giver store muligheder for effektive genveje i trafiksikkerhedsarbejdet i de kommende år. Men teknologien skal også tænkes ind i kontrol- og sanktionsvinklen på trafiksikkerhedsarbejdet. Automatiske kontroller kan i høj grad sikre en hyppigere og bredere kontrol. Teknologi til politiet kan øge effektiviteten af kontrollen og spare mandskab.

I kampagner og undervisning byder teknologien også på helt nye muligheder for kommunikation med udvalgte målgrupper – f. eks. i skolernes trafikundervisning, e-learning og køreuddannelse. Mulighederne er der, hvis man arbejder målrettet.

Staten og kommunerne bør som offentlige indkøbere gå forrest. Men frem for alt kan staten gennem regulering og medfinansiering fremme udbredelsen af trafiksikre teknologier i køretøjer og på veje. Det er en forudsætning for en øget efterspørgsel, at trafikanterne

kender teknologierne og deres muligheder. Det skal sikres gennem løbende information og formidling af viden.

HOVEDUDFORDRINGER

For at nå målsætningen for de seks år, Handlingsplanen gælder, er det vigtigt:

- at der prioriteres blandt udfordringerne
- at der opstilles strategier for at nå målet

Færdselssikkerhedskommissionen har derfor udpeget fem hovedudfordringer på baggrund af ulykkestyper og målgrupper. Her skal det primære fokus lægges, hvis man vil påvirke flest mulige ulykker. De fem udfordringer tegner sig for mindst 80 pct. af alle alvorlige trafikulykker. De er:

- For høj fart
- Spritkørsel
- Manglende sele
- Ulykker med cyklister
- Ulykker med unge

Den største effekt på antallet af dræbte og tilskadekomne opnås således ved: At få respekteret hastighedsgrænserne, at undgå spritkørsel, at få alle bilister til at bruge sikkerhedssele, at begrænse antallet af cykelulykker og at arbejde for, at unge trafikanter får en risikobevist og mere sikker adfærd.

De seks tidligere nævnte indsatsområder spiller en overordnet rolle, og udfordringerne bør være pejlemærker for alle aktører i alle sammenhænge på alle indsatsområder.



I det følgende beskrives hovedudfordringerne enkeltvis og mere detaljeret; herunder antallet af dræbte og tilskadekomne samt udvikling, adfærd og ulykker. De tiltag, Færdselssikkerhedskommissionen foreslår, opregnes også kort her.

Ulykker med for høj fart

Det er internationalt og nationalt veldokumenteret, at der er en direkte sammenhæng mellem hastighedsniveau og antallet af dræbte og kvæstede i trafikken. Jo højere hastighed

jo større ulykkesrisiko og desto alvorligere konsekvenser. Blot små ændringer i gennemsnitshastighederne på to-fem pct. giver stor effekt.

Vejdirektoratet har for 2005 beregnet, at hvis alle bilister havde ændret deres hastighed, så deres gennemsnitsfart overholdt hastighedsgrænserne, ville der have været sparet ca. 40 dræbte og 600 tilskadedkomne.

Det er væsentligt ikke kun at fokusere på de store fartoverskridelser. En overskridelse på 10 til 15 km/t kan i en kritisk situation betyde forskellen mellem lettere og dødelige skader. Fodgængere, der bliver ramt af en bil med 30 km/t, har en risiko på 5 ud af 100 for at blive dræbt. Er hastigheden 50 km/t, er risikoen 40 ud af 100.

Fart som ulykkes- og skadesfaktor er uden sammenligning den allerstørste udfordring i trafiksikkerhedsarbejdet. Det er derfor vigtigt, at der bliver arbejdet målrettet, koordineret og vedholdende med at få hastighedsgrænser respekteret og hastigheder tilpasset efter forholdene.

Hvem kører for stærkt?

Det gør størstedelen af den danske befolkning enten ofte eller en gang imellem.

Unge

Unge mellem 18 og 24 år udgør en helt særlig målgruppe med en meget høj ulykkesrisiko, og den bliver behandlet i et selvstændigt afsnit.

Erfarne bilister

Resultaterne fra den fortløbende europæiske undersøgelse SARTRE peger bl.a. på, at der i aldersgruppen 25-39 årige mænd er en gruppe, der adskiller sig ved typisk at køre meget stærkt. De anvender næsten altid sikkerhedssele, men derudover overtræder de ofte færdselsreglerne. De har ofte 1-2 trafikulykker med materielskade og 1 trafikulykke med personskade bag sig. De kører hurtigt på alle vejtyper. De har typisk mindre end 10 års kørsels erfaring, kører i nyere biler og kører en hel del. De er mellemledere eller ledere, og mange af dem har høje indkomster; bøder har ingen præventiv effekt. De bor i større byer.

Erhvervsbilister

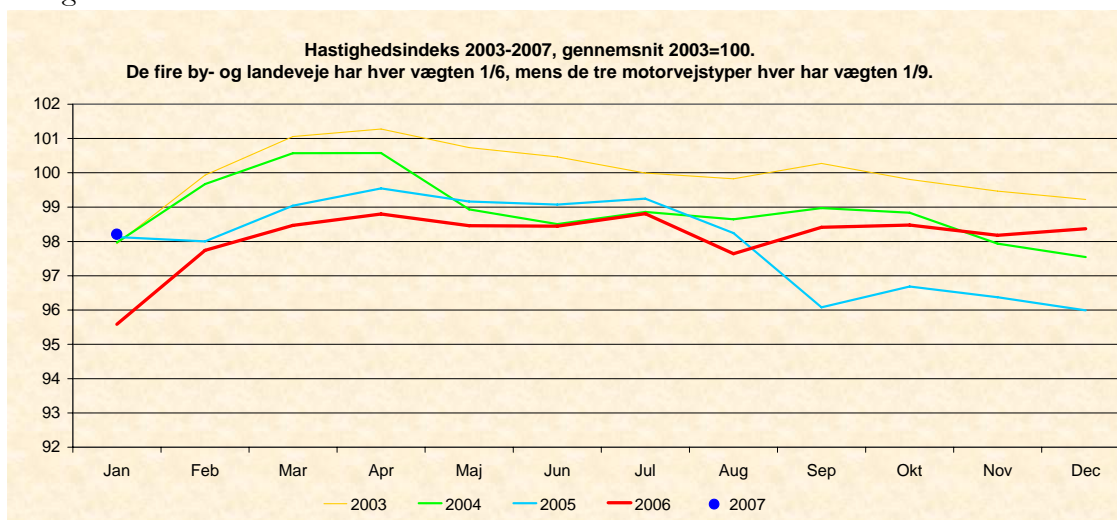
Mange varevogne kører for stærkt, og de udgør en hel særlig risikogruppe, fordi ulykker med varebiler medfører alvorligere skader på modparten end personbiler.

Udviklingen

Det lykkedes i 2005 at ændre gennemsnitshastighederne på stort set alle vejtyper. Indførelsen af klippekortet samme år ser ud til at have haft afgørende indflydelse.

Efter 1. september 2005 er der sket et fald i den gennemsnitlige hastighed på vejene både i og uden for byerne. Antallet af bøder, der udstedes via politiets automatiske trafikkontrol, faldt med 25 pct. Halvdelen af de sparede dræbte og tilskadedkomne i 2005 blev opnået i de første fire måneder efter indførelsen af klippekortet. Det tyder på, at klippekortet og et højt kontrolniveau har en direkte effekt på kørslen og ulykkerne. Det kan også konstateres, at det i højere grad er faren for at miste kørekortet, der ændrer ved adfærden, end forståelsen for fart som risikofaktor.

Hastighedsindeks



Et hastighedsindeks beregnet ud fra Vejdirektoratets hastighedsbarometer antyder, at hastighedsniveauet i december 2006 og januar 2007 er på vej tilbage til niveauet før indførelse af klippekort og de ændrede hastighedsgrænser på motorveje.

Det er vigtigt at holde fast i de positive erfaringer fra 2005, som medførte det lavere hastighedsniveau ved indførelse af klippekortet. Udover det konkrete resultat ser det også ud til, at der i befolkningen er en stigende accept af automatisk hastighedskontrol og behovet for at sætte fokus på fart. Der er dog stadig lang vej, før det accepteres, at især den lille overskridelse rent faktisk er en af de største risikofaktorer.

Andre faktorer har også påvirket hastighederne: Indførelsen af 130 km/t på motorvejene i 2004, kørekort på prøve, intensiveret politikontrol, trængselsproblemer ved og i større byer samt hastighedsdæmpende tiltag i amter og kommuner.

Hvordan løses problemerne?

Indsatser som vil nedbringe antallet af ulykker pga. for høj fart

Læs mere

Lovgivning og sanktioner

- Klip ved 20 pct. hastighedsoverskridelse side 24

Politikontrol

- Intensiv hastighedskontrol på veje uden for byzone side 33
- Ubemandet og fastmonteret ATK samt digital teknik til fotos side 33
- Vejteknik og vejenes indretning
- Differentierede hastighedsgrænser i åbent land side 37
- Udvidet brug af dynamiske hastighedsvisere (Din Fart) side 37

Kampagner og undervisning

- Hastighedskampagner side 47

Køretøjer - teknologiske og køretøjstekniske løsninger

- Det digitale hastighedskort side 55
- Intelligent hastighedstilpasning (ISA – Intelligent Speed Adaption) side 57

Ulykker med spirituspåvirkede førere

I 2005 blev 85 dræbt, og 458 kom alvorligt til skade i spritulykker. Og det på trods af at spritkørsel i dag er socialt uacceptabelt.

Der er en klar uoverensstemmelse mellem det, trafikanterne siger, og det, de reelt gør, i forhold til spritkørsel. Og der er også en subjektiv opfattelse af, hvornår man kører spritkørsel. Spritkørsel omfatter ikke kun de stærkt berusede, men også dem, der drak et glas eller to for meget til middagen.

En del af spritkørslen skyldes et egentligt misbrugsproblem og bør i den forbindelse betragtes som et mere generelt samfundsproblem. Samarbejde mellem myndigheder og institutioner, der arbejder med alkoholmisbrug, er derfor vigtigt i trafiksikkerhedsarbejdet.

Stadig behov for indsats

Statistikken viser, at ca. hver femte trafikdræbte er spirituspåvirket; så der er stadig et stort behov for at have fokus på spritkørsel. Dels for at understøtte den holdning, der er til spritkørsel i dag, dels for at sikre, at der stadig sættes ind over for det. Spritkørsel skal ikke kun være noget, man fordømmer. Det skal også være noget, alle skal blive bedre til at forhindre. Hvis det bliver socialt acceptabelt at gribe ind over for andre, der vil sætte sig bag rattet med alkohol i blodet, vil mere spritkørsel blive forhindret.

Indsatsen skal dermed ikke kun være over for spritbilisten, men også over for fx venner, kolleger, familie og arbejdsgivere.

At spritkørsel i dag er socialt uacceptabelt, er et resultat af mange års kampagneindsats og en målrettet kontrolindsats af politiet. I dag er bilisterne f. eks. så bevidste om, at der er målrettede spritkontroller i december, at der bliver taget færre spritbilister i denne måned end i en hvilken som helst anden måned af året. Det viser, at den oplevede risiko for at blive stoppet er en meget væsentlig faktor i forhold til at begrænse spritkørslen.

I 2005 sigtede politiet ca. 15.000 spritbilister. Antallet er langt fra dækkende for hvor mange, der kører på vejene. Reelt er der mange, mange flere. Antallet af sigtelser er et udtryk for, hvor intensiv politikontrollen er. Blev kontrollen øget, ville der blive taget flere.

Spritbilister færdes oftere uden for byområderne i tyndere befolkede egne af lande, hvor mulighederne for offentlig transport er dårlige, og taxikørsel er meget dyr på grund af de lange afstande. Samtidig opleves risikoen for at blive taget i en politikontrol som lav.

Risikoen

Ingen anden enkeltfaktor kan som sprit øge risikoen for ulykker.

- 2-3 gange ved 0,5 - 0,8 promille
- 4-10 gange ved 0,8 - 1,2 promille
- Over 100 gange ved over 1,2 promille

Hvem kører spritkørsel?

9 ud af 10 spritbilister er mænd. Overordnet kan man dele dem op i tre grupper:

- Bilister, som af og til kører med alkohol i blodet, og som tager chancen og kører hjem – den såkaldte grænsekørsel, hvor bilisten har drukket lidt og kører alligevel
- Unge mænd, som får meget høj risiko på grund af blandingen af alkohol og manglende erfaring og rutine

- Midaldrende mænd med et højt alkoholforbrug og høj promille, som også ofte er gengangere i politiets kontroller. Mange af dem har et decideret alkoholmisbrug

Gruppen, der kører grænsekørsel, er mere modtagelig over for kampagner og lovstramninger.

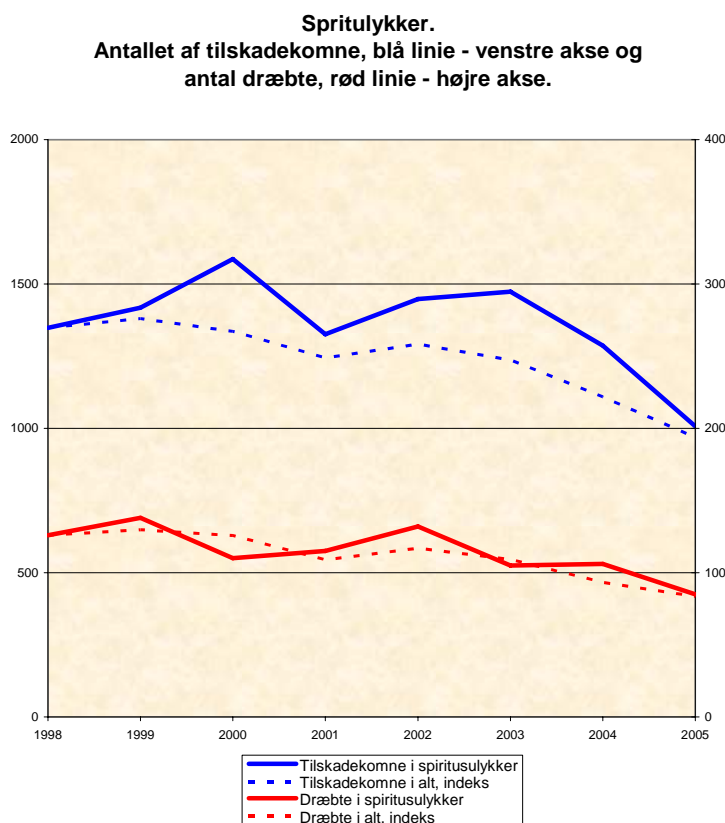
De unge har en generel høj risikoadfærd og tager mange chancer kombineret med manglende rutine og erfaring. Deres ulykker optræder især i weekenden, om aftenen og om natten. Deres adfærd er ofte spontan, og de er ofte involverede i ulykker. Der kræves særlige indsatser og kommunikation over for denne målgruppe.

Ved den tredje gruppe er det vigtigt at være opmærksom på, at der ofte er tale om personer med egentlige misbrugs- og afhængighedsproblemer. Spritkørsel er således kun en del af denne gruppes risikoadfærd og i deres egen bevidsthed et mindre problem end arbejds-, familie- og økonomiproblemer. Det er derfor relevant at udvide perspektivet og inddrage andre aktører for at forebygge og bekæmpe spritbilisme/alkoholafhængighed over en bredere front.

Udviklingen

Andelen af dræbte og kvæstede i spritulykker faldt i mange år markant mere end øvrige ulykker. Den overordnede udvikling har således været positiv. Efter et par år (2001 og 2002) med stigende antal dræbte i spritulykker indtraf der fra 2004 til 2005 et markant fald i antal dræbte og tilskadekomne. Det ser ud til, at de skærpede sanktioner for spritkørsel, der blev indført den 1. september 2005, har haft en umiddelbar effekt på ulykkestallet. Stramningerne rammer både førstegangsspritbilister og gengangere.

Det er endnu for tidligt at fastslå den langsigtede effekt af de strengere straffe, men man må formode, at den aftager med tiden og især gælder de bilister, der lejlighedsvis kører spirituspåvirket og ikke bilister med et egentligt alkoholmisbrug.



Der har de seneste år også været en markant stigning af spritulykker i forbindelse med knallertkørsel. Det skyldes dels, at knallerter er blevet moderne igen blandt de unge, og dels at der er en tendens til, at spritbilister, der har mistet deres kørekort, vælger at køre knallert. Problematikken behandles under det særskilte afsnit om unge trafikanter.

Hvordan løses problemerne?

Indsatser som vil nedbringe antallet af ulykker pga. sprit

Læs mere

Lovgivning og sanktioner

- Anvendelse af evidensalkometre på stedet

side 25

Politikontrol

- Ved politikontrol skal alle førere alkotestes

side 34

Kampagner og undervisning

- Kampagner mod spritkørsel

side 48

Ulykker med manglende selebrug

Øget brug af sikkerhedsseler er den mest enkle, effektive og billige måde at mindske antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i biler. Beregninger foretaget af Vejdirektoratet fra 2006 viser, at der i Danmark ved 100 pct. selebrug på alle sæder i bilen kan spares ca. 55 dræbte og 240 tilskadede om året.

Den stigende udbredelse af airbags understreger også behovet for øget selebrug. Udløste airbags kan give livsfarlige nakkeskader for personer, der ikke anvender sikkerhedssele.

Hvem bruger ikke sele?

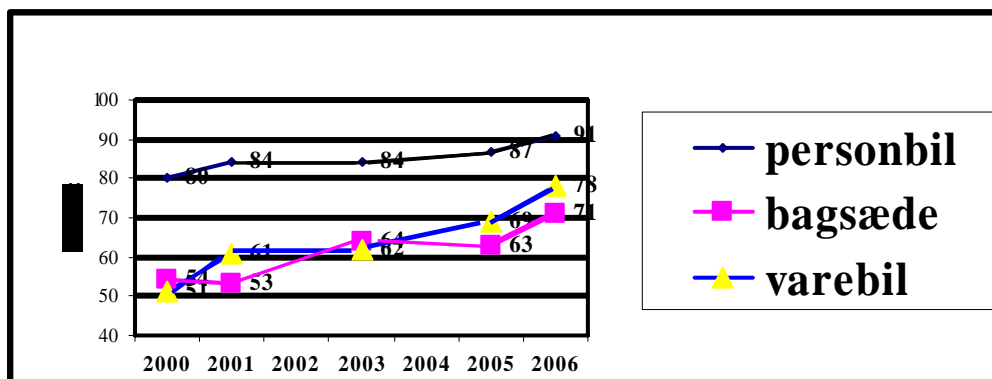
Årsagerne til manglende selebrug hænger sammen med både placering i køretøjet, aldersgrupper og type af køretøj.

Førere af person- og varebiler er klart den vigtigste målgruppe; der ligger fortsat en udfordring i at formidle målrettede og tilpassede budskaber om, hvor farligt det er for både fører og passagerer, hvis ikke alle i bilen er fastspændt.

Udvikling

Fra 2000 til 2006 er det gennem målrettede fælles kampagneindsatser, skærpede sanktioner og kontrol lykkedes at få halvdelen af dem, som i 2000 ikke benyttede sele, til at bruge den.

Det viser figuren nedenfor.



Udvikling i selebrug 2000-2006

Kilde: Rådet for Større Færdselssikkerhed

Hvordan løses problemerne?

Indsatser som vil nedbringe antallet af skader pga. manglende sele

Læs mere

Lovgivning og sanktioner

- Manglende sele- og hjelmbrug i klippekortsystemet side 24

Politikontrol

- Selekontrol via automatisk trafikkontrol side 33

Kampagner og undervisning

- Selekampagner side 48

Køretøjet

- Selehusker side 56

Ulykker med cyklister

I 2005 blev 41 cyklister dræbt, 676 kom alvorligt til skade og 611 kom lettere til skade. 55 pct. af cyklistulykkerne sker i kryds – med manglende overholdelse af vigepligt som central faktor.

Halvdelen af de dræbte cyklister dør på grund af hovedskader. Halvdelen af dem kunne ifølge TØI, Trafikøkonomisk Institutt, have reddet livet, hvis de havde haft cykelhjelme på. Af de 30.000 cyklister, der hvert år ender på skadestuen, har de 8.000 slået hovedet – 1.600 af dem så alvorligt, at de får varige mén. For de yngste cyklister er der den særlige udfordring, at de årgange, der lige nu smider cykelhelmen, er i vækst.

En fjerdedel af dødsulykkerne sker i forbindelse med en højresvingende lastbil.

Hvem skal man i kontakt med?

- børn og unge cyklister og de ansvarlige voksne omkring dem
- ældre over 65
- vognmænd og lastbilchauffører
- bilister i kryds

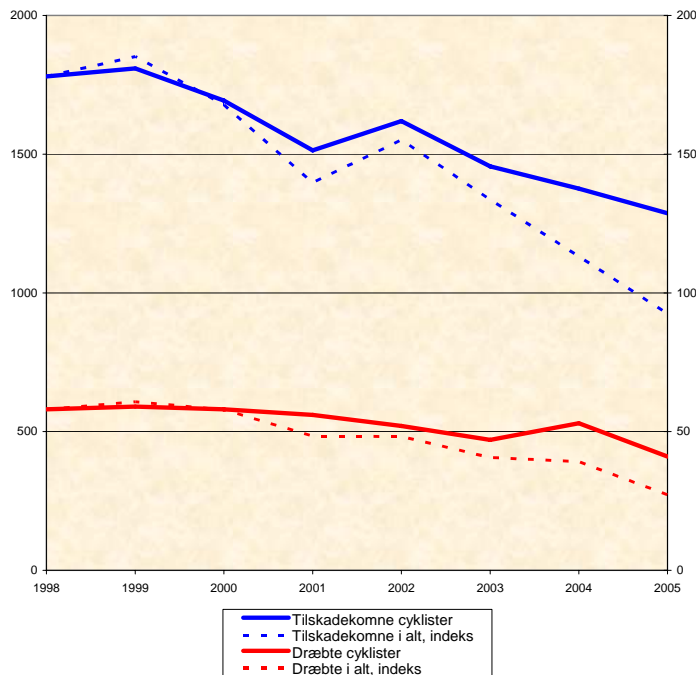
En tredjedel af de dræbte cyklister er over 65 år. At det går så galt for de ældre, hænger formentlig sammen med generel større skrøbelighed og nedsat reaktionsevne.

Børn og unge under 25 år er også udsatte. Hver fjerde dræbte cyklist tilhører denne gruppe. Manglende rutine og manglende risikoforståelse kan være årsagen til, at det går galt. De store årgange påvirker allerede antallet af ulykker. Den udvikling vil kræve en øget systematik i skolen med kampagner samt fokus på vejtekniske løsninger særligt i kryds.

Udviklingen

På figuren ses udviklingen i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i årene 2000-2005. Antallet af dræbte cyklister holder sig forholdsvis konstant i perioden 1998 til 2004, mens udviklingen for de øvrige trafikantgrupper er faldende.

Ulykker med cyklister.
 Antallet af tilskadekomne, blå linie - venstre akse og
 antal dræbte, rød linie - højre akse.



Hvordan løses problemerne?

Indsatser som vil nedbringe antallet af ulykker med cyklister

[Læs mere](#)

Lovgivning og sanktioner

- Højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister side 30

Vejteknik og vejenes indretning

- Etablering af tilbagetrukket stopstreg i signalregulerede kryds side 38
- Etablering af overkørsler i vigepligtsregulerede kryds side 38
- Etablering af separate cyklistsignaler i signalregulerede kryds side 38
- Etablering af cykelstier langs veje i åbent land side 39

Kampagner og undervisning

- Kampagner mod ulykker i kryds side 51
- Kurser til 5. og 6. klasser om højresvingende lastbiler side 51
- Kampagne til cyklister og chauffører om højresvingende lastbiler side 51
- Kampagne for udbredelse af cykelhjelmbrug side 52
- Kampagne rettet til cyklister over 70 år side 53

Køretøjer – teknologiske og køretøjstekniske løsninger

- Indretning af lastbiler til forebyggelse af højresvingsulykker side 57

Ulykker med unge trafikanter

Unge er overrepræsenteret i trafikulykker. Af de 6.919 dræbte og tilskadekomne i 2005 var omtrent hver fjerde i aldersgruppen 15-24 år. Dette selvom denne gruppe kun udgør godt 10 pct. af befolkningen. Antallet af unge vil stige markant i de kommende år. Det giver en demografisk udfordring i forhold til at reducere andelen af ungeulykker; og det kræver, at man fastholder og optimerer indsatsen overfor de unge trafikanter.

Ulykkerne skyldes primært for høj fart, spritkørsel og/eller manglende erfaring og rutine. Ofte fører manglende brug af sele til en forværring af skadernes omfang. Store hastighedsoverskridelser, spritkørsel og manglende selebrug er forseelser, som de unge kender reglerne for, men alligevel praktiserer. Især har mange unge mænd en stor tro på egne evner som bilist selv efter få måneder med kørekort. Det betyder, at de tager chancer og kører risikobetonet, fordi de selv føler, de har styr på situationen. Det peger mod et behov for mere fokus på risikoforståelse og konsekvenser samt en større påvirkning af deres fremtidige adfærd.

Udviklingen

Ulykkesudviklingen for unge trafikanter de sidste par år er svagt positiv, hvad angår de 18-24-årige. Der er derimod et voksende problem med de 15-17-årige, der især er involveret i ulykker på knallert. De unge kører uden hjelm, på en tunet knallert og mangler forståelse for ulykkesrisikoen. Der er derfor behov for at fokusere yderligere på denne målgruppe.

Hvordan løses problemerne?

Indsatser som skal nedbringe antallet af ulykker med unge trafikanter

Læs mere

Lovgivning og sanktioner

- Revision af køreuddannelsen side 26
- Revision af kørelæreruddannelsen side 27
- Ændring af knallertundervisningen side 28
- Nummerplader på alle knallerter side 28
- Fratagelse af knallertbevis side 29
- 0,2-promillegrænse mens man har kørekort på prøve side 28

Politikontrol

- Lettere kontrolmuligheder af knallerter side 35

Kampagner og undervisning

- Obligatorisk undervisning i færdsel og risikoforståelse på ungdomsuddannelser side 49
- Kampagnekommunikation til unge med lav risiko side 49
- Kampagne rettet mod forhandlere af knallerter side 50
- Kampagne rettet mod forældre til børn på knallert side 50
- Forældreindsats over for unge side 52

VEDHOLDENDE OG KOORDINEREDE INDSATSER

Hele forudsætningen for Handlingsplanen er, at myndigheder, interesseorganisationer osv. arbejder sammen.

En vedvarende indsats rækker typisk en årrække frem. Det gælder for alle indsatsområder, at den bedste virkning opnås, når der både på landsplan og lokalt sættes klare effektmål, som følges op gennem flerårige strategier.

En flersidet indsats betyder, at der tages flere midler i brug på samme tid, så de supplerer hinanden. Samtidig skal trafiksikkerhedsarbejdet være lønsomt, så der vælges de løsninger, der giver størst mulig reduktion i antallet af dræbte og tilskadede i forhold til de ressourcer, der investeres.

Endelig er det afgørende, at enhver indsats måles, uanset om midlet er vejtekniske foranstaltninger, kommunikation og undervisning, politikontrol eller en kombination af flere. De lange tidshorisonter i arbejdet kræver tålmodighed i processen, men gør det også muligt at justere midlerne i indsatsen undervejs. Evalueringen hjælper ligeledes i dokumentationen for hvilke midler, der har størst effekt, så det er de mest effektive og lønsomme midler, der bruges.

De centrale strategier er afgørende for arbejdet med færdselssikkerheden. Fælles for strategierne er, at de skal udføres gennem vedvarende og koordinerede indsatser inden for deres felt. Lovgivningsindsatser skal således koordineres med både teknologi, kampagner osv.

Kun ved at fastholde og bygge videre på den erfaring, vi allerede har, kan vi fortsætte arbejdet med en reduktion af antallet af dræbte og kvæstede i trafikken.

ANBEFALINGER TIL FORBEDRING AF TRAFIKSIKKERHEDEN

I det følgende peger Færdselssikkerhedskommissionen på 100 indsatser, der kan forbedre færdselssikkerheden. Indsatserne er fordelt på følgende områder:

- Lovgivning og sanktioner
- Politikontrol
- Vejteknik og vejenes indretning
- Kampagner og undervisning
- Køretøjer - teknologiske og køretøjstekniske løsninger
- Videngrundlag og forskning

I hvert afsnit beskrives indsatserne så vidt muligt inden for de ulykker, der er hovedudfordringerne:

- For høj fart
- Spirituspåvirkede førere
- Manglende brug af sele
- Cyklister
- Unge trafikanter

Mange indsatser er gensidigt afhængige. Det skal derfor understreges, at koordineringen af indsatserne er afgørende for resultaterne, og synergieffekten vil være den egentlige styrke.

Stjernesystem

Arbejdsgruppen arbejder i mangel af en egentlig cost/benefit-effektvurdering ud fra potentialet i indsatserne, dvs. de indsatser, som redder flest liv, prioriteres højest. Dette sker på baggrund af et stjernesystem

- * indikerer mindst potentiale
- ** indikerer middel potentiale
- *** indikerer stort potentiale.

LOVGIVNING OG SANKTIONER

Lovgivning og sanktioner er et effektivt middel og motivation til at ændre adfærd og fremme overholdelse af Færdselsloven.

Ulykker med for høj fart

1) Klip ved 20 pct. hastighedsoverskridelse

Ved revision af klippekortet overvejes en skærpelse for fartovertrædelser ved hastighedsgrænser over 60 km/t, så grænsen sættes ved en overskridelse på 20 pct.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund

Der er brug for at tage toppen af farten. Klippekortet har brug for en revitalisering og en sænkning af grænsen for, hvornår man får klip i kørekortet fra 30 til 20 pct. Det kan overvejes som alternativ at indføre den simple regel, at overskridelser med mere end 15 km/t betyder klip i kørekortet.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Antallet af dødsulykker er højere på landevejene, hvor 50 pct. af ulykkerne forekommer.

Ulykker med spirituspåvirkede førere

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

2) Anvendelse af evidensalkometre

Politiet skal kunne anvende evidensalkometre (bevisalkometre), hvilket vil give mulighed for at sikre beviset på stedet. Samtidig får føreren resultatet med det samme, og politiets samlede sagsbehandling forkortes. Det vurderes, at det vil være ressourcebesparende for politiet og dermed give mulighed for øget kontrolkapacitet.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund

Evidensalkometre gør det muligt for politiet at afslutte bevisførelsen på stedet. De vil øge politiets kontrolkapacitet, fordi de er tids- og ressourcebesparende. Dermed stiger risikoen for at blive opdaget, og det er den vigtigste faktor for at undlade spritkørsel.

Evidensalkometre bør dels installeres fast på politistationerne, dels i varevogne, der er med ved spritkontroller i vejkanten.

Et evidensalkometer er et apparat, der bruges til at måle alkoholconcentrationen i udåndingsluften med en nøjagtighed, der gør, at målingen kan bruges som bevis. De gør altså blodprøver og analyser unødvendige – undtagen over for tilskadekomne eller personer med f. eks. luftvejssygdomme eller dårlig lungekapacitet.

Anvendelsen har yderligere den fordel, at målingen kan foretages, lige når den mistænkte bliver stoppet. Derfor giver de et mere korrekt billede af spritpåvirkningen under kørslen. Evidensalkometre er blevet anvendt af det svenske politi siden 1989.¹

Ulykker med manglende selebrug

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

3) Manglende sele- og hjelmbrug i klippekortsystemet

I forbindelse med revision af klippekortet overvejes det at tilføje følgende:

- Førere, der har pligt til at anvende sele, skal have et klip ved manglende brug
- Førere af motorcykel og knallert 45 skal have et klip ved manglende brug af styrhjelme

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

*** ved gennemførelse

Baggrund

Beregninger fra Vejdirektoratet i 2006 viste, at 27 dræbte og 119 alvorligt kvæstede kunne spares, hvis ambitionsniveauet frem mod 2007 hæves fra de nuværende 90 pct. på førersædet til 95 pct. og målsætningerne for bagsæder og varebiler ligeledes opfyldes. Den

¹ Notits om svensk bevisinstrument til måling af spiritusindhold i udåndingsluft, Justitsministeriet, Udvalget om sanktionsfastsættelse i sager om spiritus- og promillekørsel mv.. 5. oktober 2005

store udbredelse af airbag betyder også, at personer, som ikke anvender sele, har en betydelig risiko for at blive dræbt eller alvorligt skadet af en udløst airbag.

Målinger af bilisters opfattelse af faktorer med stor betydning for antallet af dræbte og tilskadede, viser, at brug af sele rangerer lavt i forhold til andre, ikke nær så farlige faktorer. En skærpelse af sanktionerne for manglende selebrug vil samtidigt understrege betydningen.

Risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade på motorcykel og knallert 45 er mere end 20 gange større end i bil. Det understreger behovet for at styrke alle vigtige forbyggende tiltag over for disse trafikanter. Selvom 9 ud af 10 bruger hjelm, er det en kendsgerning, at hver tredje dræbte ikke gjorde det. Styrthjelm har altså, ikke overraskende, afgørende betydning for ulykkeskonsekvenserne.

Endelig vurderes det, at skærpede straffe for manglende hjembrug for motorcyklister og knallert 45 køre vil påvirke den lavere hjembrug blandt de øvrige knallertkørere.

Klippekortsystemet har vist sig at have stor betydning for færdselssikkerheden. Risikoen for at miste kørekortet opleves af den almindelige bilist som langt mere alvorlig end risikoen for en bøde. Samtidig har klippekortsystemet en høj grad af accept i befolkningen. Evalueringen viser, at 86 pct. mener, at det er en god eller en meget god idé. (Megafon, efterår 2005).

Klippekortsystemet er derfor et væsentligt redskab i arbejdet med færdselssikkerheden, fordi det virker adfærdsregulerende og har befolkningens opbakning.

Ulykker med unge trafikanter

4) Revision af kørelæreruddannelsen

Kørelæreruddannelsen revideres på baggrund af Rigspolitiets rapport om kørelærere fra 2002

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund

I regeringens trafikregdegørelse fra 2003 peges der på, at der vil blive taget initiativ til at forbedre kørelæreruddannelsen.

I 'Rapport om kørelærere' fra 2002 fra Rigspolitiet har et udvalg under Færdselsstyrelsen foreslået indhold og varighed af en ny kørelæreruddannelse med udgangspunkt i, at der er en nær sammenhæng mellem køreundervisning og trafikikkerhed. Det er derfor vigtigt at være opmærksom på de krav, der stilles til uddannelsen af kørelærere.

I rapportens konklusioner fremhæves bl.a.:

- Uddannelsen bør være på niveau med andre læreruddannelser
- Der bør især lægges betydelig mere vægt på de psykologiske/pædagogiske kvalifikationer
- Uddannelsen bør organiseres på en sådan måde, at den svarer til de uddannelseskrav, der er til andre erhvervspædagogiske uddannelser
- Allerede godkendte kørelærere bør opkvalificeres ved efteruddannelse

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

- Der bør være et egentligt tilsyn med kørelærerne og en præcisering af betingelserne for fornyelse af kørelærergodkendelsen

Færdselssikkerhedskommissionen og Rigspolitichefen har tilsluttet sig rapportens konklusioner og anbefalinger.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

5) Revision af køreuddannelsen

Køreuddannelsen skal fortsat revideres, og der skal øget fokus på kvaliteten af uddannelsen i praksis, evt. gennem en certificeringsordning af køreskoler. Der skal ske en revision af teoriprøverne og af de prøvesagkyndiges uddannelse.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund

I 1986 blev køreuddannelsen gennemgribende revideret. Risikolære blev introduceret, og vægten blev lagt på at lære eleven at læse trafikken frem for blot at lære regler. Undersøgelser har siden vist, at denne ændring betød et fald i begynderbilisternes ulykker.

Uddannelsen er siden blevet revideret i forbindelse med lovændringer og ændringer i EU-regler samt på baggrund af ny viden om fx trafikikkerhed og trafikantadfærd. Revisionen skal fortsat prioriteres; ikke mindst med henblik på at styrke risikolæren.

Som et supplement til kørelærerens teoriundervisning skal der fokus på de muligheder, interaktive computerprogrammer kan give de unge for at læse trafikken og forudse risikable situationer. Det bør derfor undersøges, hvilke perspektiver teknologien har.

Efterlevelsen i praksis af undervisningsplanernes principper og grundidéer er et problematisk område. Undervisningen varetages hovedsageligt af private køreskoler, og prisen er en væsentlig konkurrenceparameter. Det kan betyde, at nogle køreskoler skærer ned på kvaliteten i undervisningen for at kunne tilbyde en lav pris. Brugerne har i dag ikke mulighed for at vurdere kvaliteten af den undervisning, der udbydes i de enkelte køreskoler.

Det skal kontrolleres, at køreskolerne gennemfører køreuddannelsen med den fornødne kvalitet, og der skal udarbejdes et system til det.

Det bør endvidere undersøges, om det er muligt og hensigtsmæssigt at indføre en certificering af køreskoler, og i givet fald bør den gennemføres. En certificeringsordning har siden 1997 været under opbygning i Finland. Det har ført til, at mange finske køreskoler nu er kvalitetscertificerede. For at opnå certificering skal køreskolen følge et sæt minimumsregler.

En revision af de teoretiske prøver er netop igangsat; det skal tilstræbes, at man så hurtigt som muligt får dækket alle områder af undervisningsplanerne ind.

I et nyt EU-direktiv (Direktiv 2006/126/EF) stilles der specifikke krav til uddannelsen som prøvesagkyndig og om kvalitetssikring og efteruddannelse af dem. Der skal derfor udvikles en uddannelse og et kvalitetssikringssystem, der kan leve op til kravene.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

6) Ændring af knallertundervisningen

Det skal vurderes, om knallertundervisningen skal indeholde en teoretisk og praktisk afslutningsprøve, som skal bestås

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

* ved gennemførelse

Baggrund

Den obligatoriske knallertundervisning består i dag af et kursus på 24 lektioner. I løbet af disse lektioner skal eleverne opnå sikkerhed. De skal lære de relevante færdselsregler, at bedømme trafikken og at færdes i den uden risiko for sig selv og andre, og de skal lære at blive opmærksomme og hensynsfulde trafikanter.

Det har i praksis vist sig vanskeligt at leve op til læseplanens krav inden for det fastsatte antal lektioner. Ofte bliver de emner, der giver eleverne risikoforståelse, prioriteret lavt. Et andet problem er, at det i læseplanen ikke er fastsat, hvordan lektionerne skal lægges. Nogle ungdomsskoler holder hele kurset over en weekend, men al undervisningserfaring peger på, at indlæring foregår bedst over tid frem for på én gang.

Endvidere har en fokusgruppeundersøgelse blandt 16-årige knallertkørere vist, at de unge ikke regner knallertundervisningen for noget, fordi der ikke afsluttes med en egentlig prøve, der skal bestås.

7) Nummerplader på alle knallerter

Det vurderes, om der skal indføres registreringspligt for alle knallerter. Senest 1. juni 2011 skal alle knallerter have nummerplader, men registreringspligten gælder ikke knallerter, der er anskaffet før 1. juni 2006. En registrering af alle knallerter vil medvirke til lettere at finde lovovertrædere, og det forventes at have en god præventiv virkning. Justitsministeriet vil derfor senest med udgangen af 2008 undersøge effekten af den nye lov med henblik på eventuelt at udvide reglerne til at omfatte alle knallerter.

Ansvarlig: Skatteministeriet/Justitsministeriet

Effekt

** ved gennemførelse

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Baggrund

Fra 1. juli 2006 skal alle fabriksnye knallert 30 (lille knallert) indregistreres og forsynes med nummerplade. Det er vedtaget ud fra et ønske om at gøre det nemmere at strafforfølge lovovertrædere. Knallert 30, der er anskaffet før 1. juli 2006, er ikke omfattet af reglerne, og der vil gå lang tid før hele bestanden er udskiftet, indregistreret og forsynet med nummerplade.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

8) Fratagelse af knallertbevis

Det undersøges, om der i udlandet er eksempler på, at knallertkørere kan få inddraget deres knallertbevis som strafmulighed – samt de eventuelle erfaringer.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

* ved gennemførelse

Baggrund

Indførelsen af klippekortordningen i 2005 viste, at netop risikoen for at miste kørekortet har en væsentlig præventiv effekt på bilisternes adfærd. Det er derfor nærliggende at få vurderet, om en tilsvarende effekt vil vise sig ved risikoen for at få inddraget et knallertbevis.

Straffen for at køre uden kørekort er i dag en bøde, der svarer til, hvad det koster at tage et kørekort. Derfor er det også interessant at finde ud af, om en tilsvarende sanktion vil påvirke antallet af ulykkesimplicerede knallertkørere, der kører uden at have knallertbevis.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

9) Knallertforseelser og udskydelse af erhvervelsesmulighed af kørekort

Det skal undersøges om muligheden for at erhverve kørekort ved det fyldte 18. år kan udsættes såfremt kørekortaspiranten gentagende gange er straffet for fx kørsel på knallert i spirituspåvirket tilstand, med konstruktive ændringer eller andre grove overtrædelser.

Ansvarlig Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund

Hvis det kan dokumenteres, at der er en sammenhæng mellem hyppighed af straffe som knallertkører og hyppighed af straffe som bilist de to første år efter kørekort erhvervelse, skal det overvejes om muligheden for at erhverve kørekort ved den 18. år kan udsættes. En udsættelse af kunne tage kørekort har to formål:

- 1) Påvirke unge knallertførere til mere sikker og lovlydig adfærd
- 2) At afskære en højrisikogruppe af unge fra at erhverve kørekort

10) 0,2-promillegrænse mens man har kørekort på prøve

Det vurderes, om der skal indføres en 0,2 -promillegrænse for nye førere. Især unge har en væsentlig større ulykkesrisiko end erfarne førere ved alle promilleniveauer. En 0,2-promillegrænse for nye førere vurderes især at have forebyggende effekt.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

** ved gennemførelse

Baggrund

Unge risiko for ulykker er væsentligt højere end erfarne bilisters ved alle promilleniveauer. Fx viste en undersøgelse, 'Vejkantundersøgelsen', der blev gennemført 1985-1987 (Behrendorff et al. 1989) at 18-24-årige bilister med en promille i på 0,8-1,2 havde en ulykkesrisiko, der var 30-40 gange større end de 35-44-åriges med den samme promille. Det hænger sammen med de unges manglende erfaring og rutine i trafikken. De nye bilisters høje risiko skyldes især hastighed, sprit og manglende sele.

Der er i dag særligt skærpede straffe for visse overtrædelser af Færdselsloven for unge med kørekort på prøve.

Ulykker med cyklister

11) Højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister

På baggrund af HVU's rapport om højresvingende lastbiler arbejdes videre med rapportens anbefalinger:

- Køreuddannelsen og køreprøven skal omfatte indstilling og brug af spejle
- Politikontrol skal rettes mod manglende opmærksomhed, udsynet fra kabinen og forkert indstillede spejle
- Vigepligten for svingende lastbiler skal skærpes med krav om orienteringsstop under svingning

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund

Formålet med disse tiltag er at lære chaufførerne at indstille og bruge spejlene. Det er i dag et krav, at korrekt spejlindstilling indgår i køreuddannelsen, men det sker sjældent, da det ikke er en fast del af køreprøven. Køreuddannelsen skal justeres, så chaufførerne lærer og forstår værdien af at indstille og benytte spejlene korrekt. Endelig skal det i forbindelse med en praktisk køreprøve være muligt at bede eleven gøre rede for og kontrollere spejlindstillingen.

Der skal fortsat gennemføres målrettet politikontrol af lastbiler af forkert indstillede spejle. Kontrollen skal udvides til også at omfatte udsynet fra kabinen. Desuden skal der laves politikontrol af chaufførernes manglende opmærksomhed på trafikken under svingning på grund af kortlæsning, brug af mobiltelefon mv.

I samtlige undersøgte ulykker foretog lastbilen selve højresvinget i en glidende kørsel uden stop undervejs. Selv med lav hastighed giver det ikke tid nok til at orientere sig omhyggeligt om øvrige trafikanter, herunder cyklister. Det skal derfor være et krav, at lastbiler under selve svingningen stopper helt op for at orientere sig, lige inden de kører over cyklisternes køreareal. Kravet skal gælde inden for byzonetavlerne.

Lovgivningsinitiativer i øvrigt

12) 0-grænse for ulovlige stoffer og ikke-lægeordineret medicin

For førere af motordrevne køretøjer vedtages en 0-grænse for ulovlige stoffer (narko) og ikke-lægeordineret medicin i blodet, da det vurderes at have en generel præventiv effekt.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Politiet skal gennemføre den nødvendige uddannelse og kunne anvende og udvikle forskellige testmetoder og -udstyr, der kan afsløre stofpåvirkede førere.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Trods manglende viden om omfanget af kørsel i narkotikapåvirket tilstand, vurderes det, at påvirkede førere er indblandet i omkring 1 ud af 10 ulykker med alvorlig personskade. Ved den beskrevne indsats skønnes det, at 2-5 pct. af alle alvorlige ulykker kan forebygges.

Baggrund

Erfaringer fra andre lande viser, at indførelse af en 0-grænse i kombination med kontrol og sanktioner er et effektivt virkemiddel. Eksempelvis er der i Sverige efter indførelsen af en 0-grænse i 1999, sket en mere end tidobling i antallet af sager. Fra 600 om året i 1998 til ca. 7.500 om året i 2005.

Samtidig med 0-grænsen bør politiet have lov til rutinemæssigt at tjekke trafikanter for påvirkning af narko og medicin, fuldstændigt som de har med alkohol. Som det er i dag, er det meget besværligt for politiet at forfølge og bevise, at føreren er påvirket af andet end alkohol, i et omfang der gør vedkommende ude af stand til at køre betryggende.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

13) Uforsvarlig uopmærksomhed med i klippekortsystemet

Det overvejes, om der i forbindelse med revision af klippekortet skal tilføjes bestemmelser om klip, når føreren under kørslen fx taler håndholdt mobiltelefon, herunder sms'er.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

** ved gennemførelse

Baggrund

Uopmærksomhed i trafikken vurderes i international forskning som en faktor i mere end 10 pct. (VTI, Vejteknisk Institut, Sverige) af alle trafikulykker. I Danmark har HVU ud fra dybdeanalyser af 178 alvorlige ulykker fundet, at uopmærksomhed har været en faktor i en tredjedel af ulykkerne.

Uopmærksomhed kan være en konsekvens af bilisters egne beslutninger og handlinger under kørslen eller ydre distraktioner, som fx andre trafikanters adfærd, distraherende reklamer eller og andre iøjnefaldende fænomener på eller ved vejen. Det kan være svært ikke at lade sig påvirke af ydre fænomener.

Men når uopmærksomheden er en følge af trafikantens eget valg, f. eks. fordi føreren taler i mobiltelefon, sms'er e.l., så er der tale om grov uopmærksomhed, som ikke kan undskyldes.

14) Afgiftslettelse på sikre biler

Der holdes øje med nyt sikkerhedsudstyr. Det bør lettes for afgift, så nyt udstyr til bilerne, som kan reducere ulykker og skader for bilister og andre trafikanter, udbredes hurtigst muligt.

Afgiftslempelsens størrelse skal som minimum svare til omkostningen ved at købe de forskellige sikkerhedsforanstaltninger sammen med bilen. Men den bør reelt overstige den for at motivere til køb af sikre biler/sikkerhedsudstyr.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Færdselsstyrelsen bør i samarbejde med Skatteministeriet udpege nyt tilgængeligt sikkerhedsudstyr, der bør afgiftslempe.

Der kan findes yderligere sikkerhedsudstyrsdetaljer, der bør give nedsat afgift. Beløbene for allerede kendt udstyr bør justeres. Især bør fradraget for den meget vigtige selehusker forøges så meget, at fabrikkerne leverer biler med dette udstyr.

Ansvarlige: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen

Effekt

**

Baggrund

Den høje danske registreringsafgift på personbiler kan medføre, at sikkerhedsudstyr fravælges. Der har dog været succes med afgiftslempelsen for ABS-bremser, airbags og ESP-system. Det har bevirket, at Danmark er førende i Europa inden for salg af nye biler med dette udstyr.

15) Afgifter på store varebiler

Afgiftssystemet justeres, så personer uden erhvervmæssigt behov ikke kan købe store varebiler til den lave (gulplade) afgift, eller afgiften for privat anvendelse forhøjes kraftigt for store varebiler. Formålet er at begrænse antallet af store/tunge biler i trafikken.

Desuden bør afgiften forhøjes på den type af store/tunge biler som f. eks. SUV, Sports Utility Van, og offroad-typer, som reelt ikke har bedre lastekapacitet end mindre stationcars, der er mere sikre for modparten. Dette bør også overvejes at få erhvervslivet til at vælge mere passende biler.

Ansvarlig: Skatteministeriet

Effekt

**

Baggrund

Sammen med afgiftsreduktionen for sikre biler vil en begrænsning af muligheden for at købe bil til lav gulplade-afgift eller en forhøjelse af prisen for de ikke specielt erhvervmæssigt egnede modeller, medføre flere sikre biler og færre store biler med høj ekstern skadesfaktor. (Jvf. HVU's rapport om store varebiler). Som reglerne er nu, har vi den modsatte udvikling.

På varebiler over 2.000 kg totalvægt er registreringsafgiften hovedsageligt kun 30 pct. For varebiler over 3.000 kg totalvægt er der endvidere et loft over afgiften på 56.800 kr.

Det betyder, at mange vælger fx en ekstraordinært tung bil af SUV-typen eller en offroader i stedet for en personbil.

POLITIKONTROL

En grundlæggende forudsætning for, at lovgivning og sanktioner har den tilsigtede effekt, er, at trafikanterne oplever en reel risiko for at blive kontrolleret og straffet.

Jo hyppigere trafikanter oplever kontrol, desto større er effekten på adfærden og dermed trafiksikkerheden. Hastighedsnedsættelsen i forbindelse med klippekortet er et godt eksempel på, hvordan skærpede sanktioner og forventet kontrol påvirkede trafikanternes adfærd. Men sanktioner har kun vedvarende effekt, hvis de følges af et kontrolniveau, som er højt nok til at påvirke adfærden. Derfor er politiets kontrolniveau vigtigere end sanktionsniveauet og skal spille en væsentlig rolle i politiets trafiksikkerhedsarbejde.



KOMMISSIONEN
ANBEFALER

16) Formulerede krav til politikontrol

Der formuleres klare krav til intensiteten af politiets kontrol og en procedure for, hvordan effekten af en øget intensitet kan afprøves og måles. I forbindelse med politireformen skal det sikres, at der afsættes ressourcer til både landsdækkende og regionale kontroller.

Ansvarlig: Rigspolitiet

Effekt

Baggrund

Det er en kendsgerning, at trafikanternes overtrædelser af Færdselsloven i langt de fleste tilfælde ikke medfører en ulykke. Det nedtoner trafikanternes oplevelse af ulykkesrisikoen ved overtrædelser. Netop dette forhold gør, at politikontrol og sanktioner spiller en meget væsentlig rolle som erstatning for den manglede oplevelse af ulykkesrisiko.

Ulykker med for høj fart

17) Intensiv hastighedskontrol på veje uden for byzone

Den intensive hastighedskontrol opretholdes uden for byzone særligt på uheldsbelastede strækninger og tidspunkter.

Ansvarlig: Rigspolitiet

Effekt

Baggrund

To tredjedele af alle trafikdrab sker uden for byerne. Ud over den generelle indsats er der således behov for en massiv indsats på de steder, hvor de alvorlige ulykker sker.

Politiets tilstedeværelse har øjeblikkelig virkning på kørslen og adfærden på en given strækning. Hyppige og mere intensive politikontroller uden for byzone vil derfor medvirke til at nedsætte omfanget af ulykker som følge af for høj hastighed, kørsel i påvirket tilstand, manglende selebrug osv.

18) Ubemandet og fastmonteret ATK samt digital teknik til fotos

Der etableres en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Vejdirektoratet og politiet med følgende formål:

- At studere erfaringerne fra udlandet med fastmonteret ATK
- At sikre en teknologisk videreudvikling af ATK herunder anvendelse af digital fototeknik
- At tilse at der gennemføres forsøgsstrækninger med ubemandet ATK ved anvendelse af fastmonterede kameraer på motor- og landeveje for at undersøge effekten på gennemsnitshastigheder og ulykker
- At vurdere om der skal iværksættes forsøg med fastmonterede kameraer i byer med afsæt i ovennævnte forsøg

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

*** ved gennemførelse

Baggrund

Erfaringer fra Norge viser, at gennemsnitshastigheden på strækninger med ATK faldt med 6 km/t, og antallet af personskadeulykker faldt med 30 pct.. Det største fald skete i de mest alvorlige ulykker med personskade. Anvendelse af ATK i Sverige viser lignende resultater. Her har der været en reduktion på 60 pct. for ulykker med dødelig udgang og på 30 pct. for ulykker med alvorlig personskade. Endvidere har der været et fald i gennemsnitshastigheden på 4-11 km/t.

I en årrække har Vejdirektoratet og amterne samt enkelte kommuner kortlagt de mest ulykkesbelastede kryds og strækninger, de såkaldte sorte pletter. ATK skal i endnu højere grad indgå som værktøj for vejbestyrelsernes sortpletarbejde.

ATK kan med fordel benyttes langt mere på ulykkesbelastede strækninger og op til ulykkesbelastede kryds, hvor især for høj hastighed fører til ulykker. Samspelet med klippekortet viser, at ATK kan afholde trafikanterne fra (især) at køre for hurtigt. Trafikanterne skal dog vedvarende mindes om klippekortsordningen for at opretholde effekten af den på hastigheden.

Samtidig vil ubemandet ATK med digital foto give betydelige administrative forenklinger, en mere effektiv sagsbehandling og dermed besparelser og mulighed for mere målrettet kontrol.

Ulykker med spirituspåvirkede førere

19) Ved politikontrol skal alle førere alkotestes

De landsdækkende og regionale målrettede spirituskontroller gennemføres fortsat, og der sættes særlig fokus på kontrol og overvågning på tidspunkter og steder, hvor der er størst risiko for at blive involveret i spiritusulykker. Det anbefales endvidere, at alle førere så vidt muligt alkotestes ved alle politiets kontroller, idet det vurderes at have en generel stor præventiv effekt.

Ansvarlig: Rigspolitiet

Effekt

Baggrund

Politiets foreløbige erfaringer viser, at antallet af sigtelser stiger væsentligt ved kontrol af samtlige førere. Spritkørsel udgør fortsat en væsentlig risiko i trafikken. Den hidtil gennemførte indsats har bestået af informations- og kampagnevirksomhed i kombination med skærpede sanktioner og målrettet politikontrol. Politiet skal fortsat fastholde prioriteringen af målrettede færdselskontroller mod spirituspåvirkede førere, og spirituskontrol skal også fortsat indgå i den præventive færdselskontrol og patruljevirkosomhed. Begge dele for at medvirke til en reduktion i antallet af ulykker som følge af spritkørsel

Ulykker med manglende selebrug

20) Selekontrol via ATK

Der etableres en arbejdsgruppe, som skal vurdere mulighederne for at iværksætte et forsøg, hvor selekontrol indgår i ATK

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

** ved gennemførelse

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Baggrund

ATK benyttes i dag kun til hastighedskontrol. Mange billeder vil imidlertid også afsløre andre forseelser, f. eks. manglende selebrug. Ved at udføre selekontrollerne ved hjælp af ATK kan der dels foretages mere systematiske selekontroller og -tællinger, og dels kan den øgede risiko for at blive opdaget uden sele medvirke til at få fastspændt den sidste hårde kerne, som ikke er påvirkelig gennem information.

Ulykker med unge trafikanter

21) Lettere kontrolmuligheder af knallerter

Mulighederne skal afprøves for at kontrollere knallerterens maksimale hastighed på en enkelt og lettere måde - fx ved anvendelse af et rullefelt (mobil hastighedsmåler). Så er politiet ikke nødt til at få skilt knallertens motor ad for at tjekke, om den er ændret 'konstruktivt'.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

** ved gennemførelse

Baggrund

Mange knallertførere udgør en væsentlig risiko i trafikken. Det skyldes blandt andet, at knallertmotoren kan være ændret, så motorkraft og hastighed er øget væsentligt over det tilladte. Brug af rullefelt vil være mere rationelt og ressourcebesparende for politiet. Det forventes også at have en stor præventiv effekt og dermed medvirke til et fald i antallet af knallertulykker.

22) Konfiskation af ulovlig knallert

Det anbefales at ændre sanktionen, så hele knallerten konfiskeres, hvis politiet for anden gang opdager, at motoren er ændret konstruktivt.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

** ved gennemførelse

Baggrund

I dag konfiskeres knallerten først ved en overtrædelse for tredje gang.

VEJTEKNIK OG VEJENES INDRETNING

En trafiksikker infrastruktur omfatter hele vejmiljøet. Det skal indrettes, så alle kan komme sikkert og trygt frem. Visionen er, at vejmiljøet skal være selvforklarende og tilgivende.

Statslige og kommunale vejmyndigheder arbejder gennem brug af vejnormer og regler for, at vejnettet består af selvforklarende og tilgivende veje.

- Selvforklarende veje: Vejens udformning og information er i overensstemmelse med trafikantens forventninger, så pludselige reaktioner og dermed færre risikomomenter undgås
- Tilgivende veje: Vejen og dens omgivelser er udformet således, at uheld får minimale konsekvenser i form af tilskadekomst

Selvforklarende veje

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Trafikanter har brug for information på rette tid og sted for at kunne færdes sikkert og effektivt. Information kan komme fra vejens udformning, afmærkning og omgivelser samt andre trafikanters færden. For lidt, for meget, utidig eller uforståelig information giver anledning til problemer, misforståelser og u hensigtsmæssig adfærd. Vejmiljøet skal være simpelt og entydigt, klart og forståeligt, synligt, læsbart og genkendeligt.

Der må ikke opstå tvivl eller uklarhed om passende hastighedsniveau, vigepligtsforhold eller medtrafikanternes placering og færden. Målet er at stimulere trafikanternes opmærksomhed og agtpågivenhed så meget, at alvorlige konflikter opdages. Den selvforklarende vej skal hjælpe trafikanterne til at få en mere korrekt opfattelse af de risici, der er i trafikken. Det skal være naturligt 'at køre efter forholdene'. Mange elementer i vejmiljøet har indvirkning på, hvor selvforklarende en vej er. Samspillet mellem fx afmærkning, fysisk hastighedstilpasning, beplantning og vejbelysning kan være stærkt medvirkende.

Tilgivende veje

Det er menneskeligt at fejle. Trafikanter begår fejl, og derfor skal der arbejdes for, at vejene og de nære omgivelser indrettes sådan, at konsekvenserne – når ulykken indtræffer – bliver så begrænsede som overhovedet muligt. Det handler bl.a. om at fjerne overflødige faste genstande, at tilpasse afstanden til faste genstande efter hastigheden, at anvende påkørselsvenlige master og udstyr, at tildække grøfter, at udjævne skråninger og at opsætte autoværn.

Det handler også om, at hastighedsniveauet afpasses, så konsekvenserne ved sammenstød mellem trafikanterne reduceres mest muligt. Hastighedsdifferentiering vil kunne medvirke til, at forskellige kollisioner såsom frontal- og sidekollisioner mellem biler og kollisioner mellem bløde trafikanter og biler så vidt muligt kun foregår ved hastigheder, hvor de involverede overlever.

Vejreglarbejde og vejenes udformning

Udarbejdelsen af vejregler sker med trafiksikkerhed som et grundlæggende udgangspunkt. Vejreglerne er baseret på viden og praktiske erfaringer. De udarbejdes og videreudvikles i et meget bredt samarbejde inden for vej- og trafiksektoren med de bedste faglige eksperter og under hensyn til de forskellige brugere. Ud over det faglige grundlag, som de færdige vejregler udgør, er selve tilblivelsesprocessen en vigtig del af den trafiksikkerhedsfaglige erfaringsudveksling og deling af den indsamlede viden.

De fleste vejregler er vejledende, en 'designmanual' til støtte for planlæggere og vejprojekterende. Nogle få vejregler er normer og skal overholdes. Normerne er basale elementer i visionen om selvforklarende og tilgivende veje.

Vejdirektoratet og Vejregelorganisationen har ansvaret for udviklingen af vejregler. Ressourcerne til udførelsen af arbejdet, bemanning af arbejdsgrupperne og det tilknyttede udviklingsarbejde kom før kommunalreformen fra Vejdirektoratet, amter, kommuner, politi og rådgivere. Med nedlæggelsen af amterne går en større del af ansvaret over til Vejdirektoratet og især til kommunerne.

I de kommende år vil arbejdet med vejregler fokusere på de særlige problemer, ældre trafikanter har. Det kan medføre en reduktion og forenkling af informationen, så det bliver lettere at færdes som trafikant.

Generelle tiltag

23) Trafiksikkerhedsrevision

Det skal sikres, at vejene bliver sikkerhedsmæssigt optimeret gennem en systematisk og uafhængig trafiksikkerhedsvurdering af vejprojekter og lokalplaner.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

Baggrund

Formålet er at gøre nye og ombyggede veje så trafiksikre som muligt, inden anlægsarbejdet går i gang, og inden ulykkerne sker. Et betydeligt antal ulykker og personskader kan undgås ved konsekvent at anvende trafiksikkerhedsrevision for at mindske risici ved nye vej- og trafik anlæg. Alle projekter i 2007-2012 bør gennemgå denne procedure som led i projekteringen. Det gælder både stats- og kommuneveje. Trafiksikkerhedsrevision kan også anvendes ved vedligeholdelses- og ombygningsprojekter og lokalplanlægning.

Ulykker med for høj fart

24) Differentierede hastighedsgrænser i åbent land

Der skal udføres forsøg på en del af statsvejnettet, hvor de gældende hastighedsgrænser justeres både op og ned. Justeringen skal ske efter en gennemgang og tilpasning af vejstrækningerne, og der skal tilstræbes et ensartet og højt sikkerhedsniveau på hele forsøgsvejnettet.

Ansvarlige: Justitsministeriet og Vejdirektoratet

Effekt

** ved gennemførelse

Baggrund

Hastighedsgrænser, der i højere grad end i dag er tilpasset de lokale forhold i det åbne land, vil skærpe trafikanternes opmærksomhed. De vil også sikre, at hastighederne faktisk tilpasses forholdene.

Ved indførelsen af en generel højere hastighedsgrænse på motorveje i april 2004 blev der samtidig skiltet med 110 km/t på den del af motorvejsnettet, hvor forholdene ikke tillod en forhøjelse. På en del af det vejnet, hvor hastighedsgrænsen blev sat op, blev der inden da gennemført en række forbedringer, f. eks. flytning af faste genstande og etablering af midterautoværn.

Hastigheden er faldet på motorvejsstrækninger med 110 km/t, men ikke ændret på vejstrækningerne med 130 km/t. Udviklingen i antallet af uheld og personskader på motorvejene er endnu ikke analyseret.

25) Udvidet brug af dynamiske hastighedsvisere (Din Fart)

Cirkulæret om 'Din Fart' revideres, så det kan anvendes på flere vejtyper enten som fast eller flytbart udstyr.

Ansvarlig: Transport- og Energiministeriet

Effekt

**

Baggrund

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Dynamiske hastighedsvisere har været brugt siden starten af halvfemserne, primært på veje i byzone eller ved byporte. Flere undersøgelser viser, at hastighederne nedsættes, og at denne nedsættelse er permanent.

Ulykker med cyklister

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

26) Etablering af tilbagetrukket stopstreg i signalregulerede kryds

Der etableres tilbagetrukket stopstreg fem meter før signalregulerede kryds. Formålet er at reducere især ulykker, hvor et højresvingende køretøj rammer en cyklist, der kommer fra samme retning men kører lige ud – samt ulykker med krydsende fodgængere. HVU anbefaler dette. Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

De påvirkelige ulykker vil især være dem, hvor en højresvingende bilist påkører en ligeud kørende cyklist/knallertkører i signalregulerede kryds. Bilisternes stopstreg trækkes fem meter tilbage i alle spor i forhold til fodgængerfeltet eller cyklisternes stoplinie. Det vil øge både cyklisters, knallertkøreres og fodgængeres synlighed og medføre, at de lette trafikanter kommer først ind i krydset.

Tilbagetrukne stopstreger anbefales i vejreglerne og er allerede etableret i en del af de relevante kryds. Ofte er stopstregen dog ikke trukket tilstrækkeligt langt tilbage og/eller kun etableret i højresvingssporet. Disse mangler skal også udbedres.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

27) Etablering af overkørsler i vigepligtsregulerede kryds

Der etableres overkørsler i vigepligtsregulerede kryds, hvor der er cykelsti op til krydset, men ikke gennem krydset, og når forholdene i øvrigt taler for det.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

*

Baggrund

De ulykker, der kan påvirkes, er i vigepligtsregulerede kryds med cykelsti op til krydset, men ikke igennem det. Det vil også gælde ulykker med cyklister, der kommer fra en sidevej i vigepligtsregulerede kryds, hvor der ligeledes er en afbrudt cykelsti på den overordnede vej.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

28) Etablering af separate 'før-grønt' signaler i regulerede kryds

Der etableres separate cyklistsignaler i signalregulerede kryds. Det vil synliggøre cyklisterne mere og dermed medvirke til nedbringelse af antallet af ulykker. Og det vil formentlig også have en afsmittende positiv effekt på fodgængerulykker. HVU anbefaler 'før-grønt' til cyklister til forebyggelse af højresvingsulykker.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

De ulykker, der kan påvirkes, vil i større eller mindre omfang være alle med cyklister/knallertkørere i signalregulerede kryds, hvor der er cykelsti eller cykelbane op til krydset.

Separate cyklistsignaler i den type signalregulerede kryds giver cyklister og knallertkørere grønt lys nogle sekunder før bilisterne. Det giver dem et forspring, som er med til at synliggøre dem. Cyklistsignalet muliggør også, at man kan regulere varigheden af grønt for cyklister/knallertkørere, så den svingende biltrafik kan afvikles mere hensigtsmæssigt.

Det separate cyklistsignal reducerer antallet af ulykker mellem bilister og cyklister/knallertkørere og har desuden en positiv effekt på ulykker med fodgængere. Det gennemføres i kryds med mange højresvingende bilister og ligeud kørende cyklister.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

29) Etablering af cykelstier langs veje i åbent land

Der etableres cykelstier langs veje i åbent land.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

*

Baggrund

Cykel- og knallert-30-ulykker på veje i åbent land uden cykelstier kan påvirkes. Andre typer ulykker vil formentligt også blive påvirket. Fx får fodgængere et mere sikkert gangareal, og bilister får en udvidet sikkerhedszone uden faste genstande og skråningsanlæg. Der er dog ingen klar dokumentation for disse øvrige ulykker specifikt for veje i åbent land.

Cykelstier i landområder medfører en markant nedgang i antallet af ulykker med cykler og knallerter og i alvorligheden af dem.

Øvrige tiltag i kryds

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

30) Ombygning af vejkryds og etablering af rundkørsler

Vejkryds ombygges fortsat, og rundkørsler etableres.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

Baggrund

Ulykker i kryds er skyld i omkring en tredjedel af alle dræbte og alvorligt tilskadede. Der er stor forskel på krydsene, på typerne af uheld og på de mange kendte tiltag. Men der er også stor erfaring med og viden om tiltagene og deres virkning og omkostninger. En række vejkryds forudsættes ombygget, selv om de ikke er udpegede som sorte pletter.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

31) Modernisering af signalregulerede kryds

Modernisering af signalreguleringerne fortsættes. Det giver en sikkerhedsgevinst og en bedre trafikafvikling.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

De ældste signalregulerede kryds i Danmark er teknisk uændrede siden begyndelsen af 1960'erne. En modernisering af de utidssvarende kryds kan i mange tilfælde give

sikkerhedsmæssige gevinster. Det gælder fx opsætning af baggrundsplader, så signalet bedre ses, eller udskiftning fra glødelamper til diodesignaler, der øger synligheden og er mere driftsikre.

Der indgår ikke etablering af separate faser eller svingbaner og heller ikke specialafmærkning såsom blå cykelfelter o.l.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

32) Angivelser af vigepligt

Vejnettet gennemgås med henblik på at skærpe angivelserne af vigepligt, som er hjårtænder og stoptavler. I forbindelse med gennemgangen skal mulige ombygninger af kryds til overkørsler og rundkørsler overvejes.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

Der er en række forskellige vigepligtsforhold: Højrevigepligt, ubetinget vigepligt og fletteregel. Undersøgelser har vist, at kryds med højrevigepligt oftest er lidt farligere end kryds med ubetinget vigepligt.

Etablering af stop i kryds med ubetinget vigepligt kan forbedre sikkerheden. Undersøgelser viser, at indførelse af stoppligt med brug af stoptavler reducerer antallet af personskadeuheld med ca. 20 pct. i T-kryds med ubetinget vigepligt og med ca. 35 pct. i F-kryds med ubetinget vigepligt. Ubetinget vigepligt i kryds med højrevigepligt reducerer antallet af personskadeuheld med ca. 5 pct.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

33) Forbedrede krydsningsmuligheder for fodgængere

Der etableres flere og bedre krydsningsmuligheder på strækninger mellem kryds fortrinsvis i byzone og på gader med hastighedsbegrænsning på 40-60 km/t.

Ansvarlige: Kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

Langt de fleste skader på fodgængere sker i byzoner. Til gengæld er graden af skader langt højere i landzone. Tiltaget retter sig især mod byzone, fordi her er så mange krydsende fodgængere, at det er realistisk at målrette indsatsen med vejtekniske tiltag. Men det gælder også åbent land, f. eks. ved busstoppesteder eller ved sti-krydsninger.

Målgruppen begrænses endvidere til kun at omfatte veje med en hastighedsgrænse på 40-60 km/t. På veje med lavere hastighedsgrænse er behovet for krydsningspunkter ofte ringe, og trafikken er som regel begrænset. På veje med hastighedsgrænse på over 60 km/t er støtteheller og lignende næppe det rette tiltag for at sikre fodgængerne, og desuden er krydsningsbehovet som regel lille.

En undersøgelse fra Frederiksborg Amt peger på, at dette tiltag har mindst lige så stor effekt for de øvrige trafikantgrupper.

Øvrige tiltag

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

34) Anlæg af midterrabat i bygader

Der anlægges midterrabatter i bygader med tilstrækkelig bredde.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

*

Baggrund

Anlæg af midterrabatter kan give mærkbart bedre trafikikkerhed. Både kantstensbegrænsede og afmærkede midterrabatter reducerer antallet af uheld på en vej i byområde med 20-40 pct. (Trafikikkerhedshåndbok, TØI, 1997).

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

35) Systematisk udpegning og udbedring af sorte pletter

Der iværksættes sortpletarbejde på kommuneveje lige så systematisk, som det i en årrække har været udført på stats- og amtsveje.

Ansvarlige: Kommunale vejmyndigheder

Effekt

Baggrund

Med en regelmæssig og systematisk overvågning af vejnettets sikkerhedstilstand kan man udpege de mest ulykkesbelastede steder, hvoraf nogle er sorte pletter. Bekæmpelsen af sorte pletter er almindeligt anerkendt som et af de mest effektive og rentable trafikikkerhedstiltag. Vejdirektoratet har årtiers erfaring med ulykkesbekæmpelse gennem udbedring af sorte pletter, men kun få kommuner har stor erfaring med systematisk ulykkesbekæmpelse.

Anlæg af rundkørsler, venstresvingbaner, separate svingfaser osv. er typiske foranstaltninger til udbedring af sorte pletter i kryds.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

36) Rumleriller i vejmidten

Der etableres fræsede rumleriller på midterlinier på tosporede veje. Formålet er at give trafikanten en akustisk og dynamisk advarsel om, at midterlinien er ved at blive overskredet. Dette vil reducere især de meget alvorlige ene- og mødeulykker.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

Baggrund

Et stort antal alvorlige ulykker sker ved, at en trafikant uforvarende overskrider midterlinien.

Udenlandske undersøgelser har vist, at fræsede rumleriller langs midterlinier i åbent land har en stor indvirkning på sikkerheden og kan forebygge 14 pct. af samtlige ulykker (Centerline Rumble Strips, NCHRP Synthesis 339, TRB, 2005, USA). Fræsede rumleriller har større effekt end profilerede linier. I Danmark er brugen af fræsede rumleriller i midten og/eller i siden først begyndt omkring år 2004.

I efteråret 2006 er der begyndt en etablering af en ny type fræsede rumleriller. De støjer ikke mere end normal vejbelægning og kan derfor uden videre anvendes i bymæssig bebyggelse. Det øger potentialet væsentligt.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

37) Rumlestriber/riller i vejsiden af mindre veje

Der etableres rumlestriber/riller i vejsiden af mindre veje.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

En del mindre veje mangler rumlestriber i siden, hvorimod større veje allerede er forsynet med profilerede kantlinier. Der er også på mindre veje behov for en akustisk advarsel.

På grund af støjen er rumleriller traditionelt kun brugt udenfor bymæssig bebyggelse. I efteråret 2006 er der som nævnt begyndt etablering af en ny type, som kun støjer lidt mere end normal vejbelægning.



KOMMISSIONEN
ANBEFALER

38) 2+1 veje med autoværn

Der etableres 2+1 veje med midterautoværn på de brede tosporede veje i åbent land, hvor der sker flest alvorlige ulykker.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

Baggrund

Brede veje uden midterrabat i det åbne land kan med en stor sikkerhedsmæssig gevinst ændres til skiftevis at have to og et kørespor i hver færdelsesretning – og et midterautoværn mellem færdelsesretningerne.



KOMMISSIONEN
ANBEFALER

39) Grå strækninger og forbedringer af eksisterende veje

Der gennemføres uheldsstatistik for at udpege og udbedre grå strækninger, som er strækninger med forholdsvis mange uheld i forhold til andre med lignende vejudformning og trafik.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

Flere beslægtede strategier har det formål at forbedre sikkerheden på længere, sammenhængende vejstrækninger. Det drejer sig om grå-stræknings-analyse og trafiksikkerhedsrevision af eksisterende veje. Grå-stræknings-analyse er en udpegning af længere, sammenhængende strækninger med flere uheld end normalt. Analysen og forslag til tiltag udarbejdes ligesom for sorte pletter. Dog skal der lægges særlig vægt på ensartethed og sammenhæng i valget af løsninger, så trafikanterne oplever strækningen som en helhed.



KOMMISSIONEN
ANBEFALER

40) Sanering af bygennemfarter

Sikkerhedsforholdene ved større veje gennem byer forbedres.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

Over tre årtier er der udviklet designkoncepter til ombygning af veje i byområder. Disse veje er ofte gennemfartsveje (hovedgader) i store landsbyer og almindelige trafikveje eller handlegader i større byer. I designkoncepterne indgår ofte midterheller, byporte, rundkørsler, sideheller til parkering, hastighedsdæmpende tiltag, flotte belægninger osv.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

41) Forbedret vejbelysning

Den eksisterende vejbelysning gennemgås og forbedres på relevante vejstrækninger.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

*

Baggrund

Der etableres vejbelysning på de mest trafikerede og ulykkesbelastede veje, hvor der i dag ingen er. Studier har vist, at etablering af vejbelysning forebygger 64 pct. af dødsulykkerne i mørke og 28 pct. af alle personskadeuheld i mørke (Trafikksikkerhåndbog, TØI, 1997).

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

42) Afstandsafmærkning på motorveje

I forlængelse af igangværende forsøg vurderes potentialet ved at etablere afstandsafmærkning på andre strækninger, hvor ulykkesanalyser viser en overrepræsentation af 'indhentningsuheld'.

Ansvarlig: Vejdirektoratet

Effekt

*

Baggrund

Formålet med afstandsmærker er at hjælpe trafikanterne med at holde sikker afstand til forankørende. En engelsk undersøgelse har vist, at sådanne mærker har en stor effekt på antallet af ulykker. Effekten kan spores helt op til 18 km efter afmærkningen. Lignende undersøgelser fra andre lande har også vist en væsentlig positiv virkning.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

43) Rabatsanering

Rabatkvaliteten forbedres på veje i åbent land.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

Formålet er at sikre rabatqualiteten, dvs. dens bæreevne, opspring og jævnhed, på nuværende statsveje i åbent land, der ikke er motorveje. Ulykkesproblemerne tyder på, at det ikke er rabattens bredde, men i højere grad dens bæreevne og en eventuel høj kant, der har betydning for trafikksikkerheden.

Et stort antal alvorlige ulykker udløses af uhensigtsmæssig rabatudformning.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

44) Faste genstande i vejsiden

Der foretages en uheldsundersøgelse for at nedbringe antallet af farlige faste genstande i vejsiden.

Ansvarlige: Vejdirektoratet og kommunale vejmyndigheder

Effekt

**

Baggrund

Det skal sikres, at steder med faste genstande i vejsiden, som vejmyndigheden har ansvaret for, har et lige så lavt risikoniveau som tilstødende vejstrækninger. Det gælder fx lysmaster, vejskilte, vejtræer og autoværn. En gennemgang af uheldsstatistikken for 2005 viser, at der især bør gøres noget ved vejtræerne på de tidligere amtsveje og på kommunevejene. Sikringen kan i mange tilfælde klares ved at bruge eftergivelige standere eller ved at flytte faste genstande uden for sikkerhedszonen.

KAMPAGNER OG UNDERVISNING

Øget viden og bevidsthed om risici og adfærd i trafikken kan hjælpe den enkelte til at tage ansvar for både sig selv og sine medtrafikanter. Derfor er kommunikation i form af uddannelse og kampagner en væsentlig del af arbejdet med færdselssikkerhed.

Kommunikationskampagner som indsatsområde

En kommunikationskampagne er ofte den eneste mulighed for at ændre en given adfærd; fx hvis lovgivning ikke vil have effekt, eller der ikke er en kendt vejteknisk løsning. Når man f. eks. vil have flere til at bruge cykelhjelm, og det ikke sker i særlig høj grad, så vil et påbud ikke få accept i befolkningen og dermed ikke have effekt.

Men kommunikation alene gør det ikke. Effekten opnås ofte i et samspil med andre tiltag. Derfor skal indsatserne så vidt muligt koordineres med f. eks. politikontrol, så målgruppen dels oplever, at emnet er vedkommende, dels mærker konsekvens ved forkert adfærd.

Kampagners effekt skal måles over længere tid. Erfaringerne viser, at kampagnerne for mange har en øjeblikkelig virkning på forståelsen og adfærden, men hvis de ikke gentages, så aftager virkningen for mange. Hvor længe en kampagne skal køre, og hvor mange gange den bør gentages, afhænger af mål, formål og emne. Som hovedregel skal enhver kampagne som minimum ses over en 3-årig periode.

Undervisning og uddannelse som indsatsområde

Ingen har medfødte trafikale færdigheder; alt skal læres og trænes. Det sker gennem hele livet, men det er i børneårene, vanerne grundlægges. Primært gennem forældrene som rollemodeller, men også gennem skole og venner. Derfor skal indsatsen starte tidligt, når det handler om at overholde Færdselsloven og opnå gode, sikre trafikanter. Her er undervisning et vigtigt element. Det gør skolerne og forældrene til essentielle samarbejdspartner i forhold til børnene og trafikikkerheden.

Undervisning og uddannelse kan medvirke til de samme resultater som kommunikationskampagner. Det kræver dog, at den relevante målgruppe er fysisk samlet, fordi involvering, debat og dialog, udover træning, ofte er succeskriterier for god effektiv undervisning.

Skolebørn

45) Obligatorisk færdselsundervisning i folkeskolerne

Der sikres en obligatorisk færdselsundervisning gennem formelle krav om fast timetal og test i færdselssikkerhed under hele skolegangen i Folkeskolen. Særlig vigtig er en øget fokusering på risikoforståelse i de ældste klasser.

Ansvarlig: Undervisningsministeriet

Effekt

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

**

Baggrund

Undervisningen i færdsel er i Folkeskoleloven beskrevet som obligatorisk. Emnet har en beskrivelse af de delmål, der skal nås efter 3., 6. og 9. klasse, men der er ikke fastlagt et bestemt timetal.

Et fast timetal vil støtte skolen i en effektiv og langsigtet prioritering af undervisningen i færdsel. Hvis det bliver et obligatorisk emne med faste timetal og faste test/evalueringer på alle trin, så sikres eleven og forældrene en langsigtet og fremadrettet undervisning og en sikker vurdering af elevens kompetencer som trafikant.

Skolernes indsats kan kvalitetssikres ved, at alle skoler udpeger en færdselskontaktlærer, som får de nødvendige timer og ressourcer.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

46) Obligatorisk trafikundervisning på lærerseminarier

Det pålægges seminarierne at leve op til undervisningsforpligtelsen i færdselslære (§9) ved tildelingen af faste timetal og test til færdselsundervisningen.

Ansvarlig: Undervisningsministeriet

Effekt

**

Baggrund

Færdselsundervisningen er et praktisk orienteret emne. Det kan med fordel i seminarieuddannelsen knyttes til den studerendes arbejde med undervisningsplanlægning og -metodik (almen didaktik og pædagogik) og/eller til en af praktikperioderne. Seminarieuddannelsen skal give den studerende overblik over den obligatoriske undervisning i færdsel, de faste mål og midler og arbejdets organisering og ressourcer, herunder færdselskontaktlærerens opgaver, samarbejde med forældre og politi, kendskab til materialer mv.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

47) Udvikling og revision af undervisningsmaterialer

Der skal sikres fornødne midler til udviklingen af undervisningsmaterialer, der giver en systematisk, ensartet og vedvarende trafikuddannelse i et sammenhængende forløb fra 3- til 16-års alderen. Især skal indsatsen over for de store børn forbedres pga. deres særlige risici.

Ansvarlig: Undervisningsministeriet

Effekt

*

Baggrund

Skolen er et oplagt sted for færdselsundervisning. Alle børn i en årgang er samlet i skolen, og børnene er påvirkelige og lydhøre over for undervisningen. De gode vaner og evner kan grundlægges her i samspil med forældrene.

Skolens færdselsundervisning fungerer i hovedtræk godt frem til cyklistprøven i 6. klasse. I 7.-9. klasse, står børnene på tærsklen til de syv farligste år i deres liv, 17-24 år. Men netop her er færdselsundervisningen mangelfuld. Disse år er særligt risikofyldte på grund af de unges manglende rutine, deres tro på egne evner og deres manglende viden om risikofaktorer i trafikken. Derfor er det vigtigt at fastholde færdselsundervisningen også i de store klasser for at motivere de ældste elever til en sikker adfærd gennem større risikoforståelse.

Undervisningsmaterialerne til skolerne skal inddrage forældrene i kraft af deres vigtige rolle som forbilleder.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

48) Test af viden og færdigheder

Det pålægges folkeskolerne som minimum at tilbyde fire undervisningsforløb gennem skoleuddannelsen inklusive prøvning i trafikikkerhed: 'Gå-prøven' i 1. klasse, 'Den lille cyklistprøve' i 3. klasse, cyklistprøven i 6. klasse og risikoforståelse inden udskolingen.

Ansvarlig: Undervisningsministeriet

Effekt

*

Baggrund

Der er ikke på nuværende tidspunkt en samlet oversigt over elevernes evner i færdselsundervisningen på de nævnte klassetrin. Ved at pålægge skolerne fire undervisningsforløb med efterfølgende test bliver det muligt at afdække, hvordan det står til med færdselssikkerheden hos landets skoleelever.

En sådan viden er væsentlig for lærerens tilrettelæggelse af undervisningen, for forældrenes fortsatte træning med deres barn og for kommende indsatser og undervisningsmaterialer til skolerne.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

49) Kampagne om forældres ansvar til og fra skole

Der gennemføres kampagner, som opfordrer eleverne til at gå eller cykle til skole. Her skal forældrene engageres aktivt på grund af deres betydelige rolle som forbillede.

Ansvarlige: Kommunerne

Effekt

*

Baggrund

Omfattende bilkørsel til og fra skole hindrer børnene i at få den helt afgørende rutine som aktive trafikanter. Forældrene skal motiveres til at tage del i trafikopdragelsen gennem information om færdselsundervisningens mål, midler og begrænsninger med fokus på deres rolle som forbillede.

I dag bliver dobbelt så mange børn kørt til skolen som for 10 år siden. Lærere og politi oplever, at flere og flere børn har problemer med at gennemføre fx cyklistprøven i 6. klasse. De børn, der sidder på bagsædet af deres forældres bil, får ikke den træning, som skolens undervisning tager afsæt i. I den situation skabes let en ond spiral. Hvis børn skal lære at færdes i trafikken, skal de være en aktiv del af den, og derfor er det et særligt indsatsområde at inddrage forældrene og minde dem om deres rolle og indflydelse.

Det er vigtigt, at forældrene motiverer børnene til at få den nødvendige motorik og trafikforståelse for at kunne gå og cykle trafikikkert. Kampagner, som opfordrer forældrene til at cykle eller gå til skole og arbejde, skal tilrettelægges, så de stimulerer interessen og lysten til at træne trafik med børnene. Og så det bliver lige så sikkert at sende børnene af sted til fods eller på cykel som at køre dem til skole i bil.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

50) Skolepatruljer på alle skoler

Der etableres skolepatruljer ved kryds i skolernes nærhed.

Ansvarlige: Kommunerne og politiet

Effekt

*

Baggrund

Hvert år står ca. 20.000 skolepatruljemedlemmer vagt og hjælper andre skoleelever sikkert over vejen.

Systemet skal have sin naturlige plads i kommunernes og skolens arbejde med at sikre skoleveje og udvikle kommunale trafikpolitikker. En skolepatrulje har to overordnede formål: Det mest kendte er arbejdet med at hjælpe skolekammerater over vejen på særligt farlige steder. Det andet og på sigt mindst lige så væsentlige er at skabe synlighed af det færdselspræventive arbejde. Det er også en pædagogisk øvelse, der gør de deltagende børn mere fornuftige i trafikken.

Ulykker med for høj fart

51) Hastighedskampanjer

Der udformes 3-årige hastighedsstrategier, som sikrer årlig gennemførelse af kommunalt forankrede nationale hastighedskampanjer og en løbende videnopsamling til fremtidige indsatser. Indsatserne skal rettes mod både mindre hastighedsovertrædelser og bevidste, grove overtrædelser.

Den kommunale forankring skal koordineres med centrale og lokale politikkontroller og ATK, da effekten er langt større, hvis målgrupperne oplever en konsekvens.

Ansvarlig: Justitsministeriet / Vejbestyrelser

Effekt

Baggrund

Selvom hastighed er den største trafiksikkerhedsudfordring i dag, er det ikke den generelle opfattelse i befolkningen, at farten har afgørende betydning for, hvor alvorlig ulykken bliver. I dag bliver en overskridelse på mere end 20 km/t opfattet som en mindre årsag bag antallet af dræbte og kvæstede i trafikken, mens den lille hastighedsoverskridelse på 10/20 km/t slet ikke opfattes som et trafiksikkerhedsproblem.

Samtidig er der mange, som ofte eller nogle gange overtræder hastighedsgrænserne. Der er derfor behov for, at overtrædelser gøres socialt uacceptable, og at der vedvarende sættes fokus på hastigheden både for at ændre viden, holdning og adfærd.

Hastighedsstrategien for 2007-2009 er tostrengt og sætter fokus på både de grove overtrædelser på mere end 30 pct. og de mindre overtrædelser på under 30 pct. Over for de grove handler det om sanktioner og kontrol samt tiltag, hvor målgruppen under kontrollerede forhold kan prøve kræfter med hastigheden. Over for de mindre overtrædelser handler det i højere grad om at hjælpe bilisterne til at overholde hastigheden, f. eks. med teknologiske løsninger.

Der sker flest alvorlige ulykker på landevejene, og det er også her, den gennemsnitlige hastighed er højst i forhold til hastighedsgrænserne. Derfor er der særligt brug for, at kampanjerne lokalt målrettes landeveje.



KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Ulykker med spirituspåvirkede førere

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

52) Kampagner mod spritkørsel

Der udformes 3-årige spritstrategier, som med kommunal forankring ligeledes sikrer årlig gennemførelse af nationale spritkampagner og en løbende videnopsamling til fremtidige indsatser. Indsatserne skal rettes mod både den spontane spritkørsel og bilister med egentlige misbrugsproblemer og gentagne spritdomme.

Ansvarlig: Justitsministeriet / Vejbestyrelser

Effekt

Baggrund

Efter mange års indsats er spritkørsel i dag socialt uacceptabelt. Denne positive udvikling skal fastholdes. Alligevel er sprit fortsat årligt skyld i hver fjerde dødsulykke.

I fremtiden skal trafikanterne ikke bare fordømme spritkørsel; de skal også være bedre til at forhindre det. Det skal gøres socialt uacceptabelt ikke at stoppe en spritbilist og tage et medansvar.

Ulykker med manglende selebrug

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

53) Selekampagner

Der udformes 3-årige selestrategier, som kommunalt forankrede endvidere sikrer årlig gennemførelse af nationale selekampagner og som sikrer opsamling af viden til fremtiden. Strategien tager samtidig højde for de to andre indsatsområder, lovgivning og politiindsatser. Indsatserne skal rettes mod både forsædepassagerer, bagsædepassagerer og førere i varebiler.

Ansvarlig: Justitsministeriet / Vejbestyrelser

Effekt

Baggrund

Selen er suverænt det mest effektive sikkerhedsudstyr i bilen. Selebrug er et af de indsatsområder, hvor der er direkte sammenhæng mellem indsats og effekt.

Den generelle opfattelse i befolkningen er, at selen bedre kan undværes på de korte ture. Sandsynligheden for en ulykke på netop den korte tur er imidlertid statistisk større, og det er netop ved små hastigheder, selen har den største effekt.

Manglende selebrug udløser ikke alene en risiko for den uden sele. Når man ikke er spændt fast, kan man ved en kollision blive kastet rundt og skade de andre i bilen.

Ulykker med unge trafikanter

Det grønne segment

De grønne unge kendetegnes ved, at de kender, følger og overholder lovene og udviser sikkerhedshensyn. De udgør ca. 89 pct. af andelen af unge mellem 16 og 24 år. De er oftest kvinder, de har ikke egen bil og er ikke dagligt fører i en bil.

Det gule segment

Den gule gruppe er kendetegnet ved, at de nogle gange tager chancer og dermed tilsidesætter sikkerhedshensyn. De udgør ca. 9 pct. af de 16 til 24-årige. Det er overvejende mænd.

Det røde segment

De røde unge er kendetegnet ved at de kører ”råddent” og objektivt set løber en meget stor risiko. De føler det dog ikke selv sådan. De røde unge laver deres egne love og regler. De udgør ca. 2 pct. af de 16 til 24-årige. De findes blandt andet på tekniske skoler, produktionsskoler, landbrugsskoler og udenfor arbejdsmarkedet. De kører mere end de grønne og har egen bil. Langt hovedparten er mænd

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

54) Obligatorisk undervisning i færdsel og risikoforståelse på ungdomsuddannelser

Der indføres obligatorisk færdselsundervisning på ungdomsuddannelserne. I første omgang som et emne i grundforløbet på tekniske skoler, hvor de potentielt risikovillige trafikanter findes. Undervisningen skal være involverende og dialogbaseret og tage afsæt i risikoforståelse i forhold til fart, sprit- og narkokørsel samt manglende selebrug.

Ansvarlig: Undervisningsministeriet

Effekt

**

Baggrund

Trafikopdragelsen starter allerede i børnehavealderen og fortsætter i skolen. Børnene lærer at begå sig i trafikken gennem undervisning i færdselsregler og gode vaner. Når skolen slipper de unge, er de hvad angår trafikikkerhed overladt til sig selv.

Erfaringer fra forskellige målgruppeanalyser viser, at de unge påvirkes af kommunikationskampagner, men at effekten aftager efter et stykke tid, hvis kampagnerne står alene. En kontinuerlig indsats kan sikres gennem obligatorisk undervisning på ungdomsuddannelserne. Her kan man fx på de tekniske skoler først og fremmest nå det gule og røde segment gennem målrettede undervisningsmaterialer og dialogfremmende midler som fx historier fra pårørende til trafikdræbte. Den obligatoriske undervisning bør indgå i læreplanerne på samtlige ungdomsuddannelser.

Undervisningen kan kvalitetssikres og understøttes af et kontaktlærernetværk med de nødvendige timer og ressourcer.

55) Kampagnekommunikation til unge med lav risiko

Der gennemføres også kommunikation til det grønne segment med afsæt i 3-årige strategier. Målgruppen skal fastholdes i deres adfærd ved at blive bekræftet positivt og få viden og redskaber til at fungere som ambassadører.

Desuden skal de grønnes køretekniske færdigheder trænes, da det netop er manglen på rutine og færdigheder, som er de primære årsager til alvorlige ulykker med unge fra den grønne gruppe.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

*

Baggrund

Forsøg har vist, at de unges risikoadfærd i høj grad påvirkes af forestillinger og mytedannelser om hinanden. Disse forestillinger kan skabe sociale overdrivelser, hvor de unge handler risikobetonet, fordi de tror, at denne adfærd er normen blandt andre unge.

Langt de fleste unge tilhører den grønne gruppe. Det er derfor vigtigt at involvere dem, så de ikke blot beholder deres positive adfærd, men også agerer som rollemodeller overfor de gule og røde unge og gør en indsats for aktivt at påvirke dem til en mere sikker trafikadfærd.

56) Kampagne rettet mod forhandlere af knallerter

Der gennemføres kampagner over for forhandlere af knallerter om at tage ansvar ved salg af produkter, der kan medvirke til 'konstruktive' ændringer af knallerter.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

*

Baggrund

Mange 16-18-årige knallertkørere lader sig friste til at tune deres knallert, så den kan køre 80-90 km/t. Den høje hastighed øger risikoen for ulykker og forværrer skadernes omfang i forbindelse med ulykkerne. Forhandlerne har et ansvar i forhold til de knallerter, de sælger. Det er vigtigt, at de sørger for, at alle knallerter, der forlader deres forretning, er lovlige.

En indsats overfor forhandlerne skal få dem til i højere grad at blive bevidst om deres ansvar og tage det alvorligt.

57) Kampagne rettet mod forældre til børn på knallert

Der udformes 3-årige strategier, som sikrer gennemførelse af kampagner, der motiverer forældrene til at gribe ind over for de unges ulovlige kørsel, manglende hjelmbrug, spritkørsel eller hastighedsoverskridelser.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

*

Baggrund

For de 16-17-årige er knallerten årsag til langt de fleste og alvorligste uheld. De kører uden hjelm, kører for hurtigt, sidder flere på knallerten og kører ofte hjem fra fest i påvirket tilstand.

Undersøgelser viser, at mange forældre kender til de unges ulovlige adfærd, men undlader at gribe ind. Forældrene skal derfor motiveres til at tage et ansvar; og de skal gøres opmærksomme på de mulige konsekvenser ved ikke at gribe ind. Forældrene skal have information, krav og værktøjer fra flere sider, bl.a. fra ungdomsskolerne, politiet, forhandlerne og forsikringsselskaberne.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

58) Forældreindsats over for unge

Der udformes 3-årige strategier, som målretter en særlig indsats mod forældre til unge trafikanter. Forældre spiller en meget stor rolle i forhold til de unges opførelse i trafikken. De er rollemodeller og skal udstyres med konkrete redskaber til at hjælpe de unge til at være mere sikre trafikanter.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund

Forskellige undersøgelser og målgruppeanalyser viser, at de unges forældre er en vigtig påvirkningskilde. Forældrenes egen adfærd og holdning til trafikken smitter i mange tilfælde af på børnene, som ofte kopierer forældrenes adfærd. Samtidig giver de unge udtryk for, at de gerne vil have, at forældrene giver deres holdninger til kende og aktivt involverer sig i f. eks. deres transport, når de skal hjem fra fest og byture, og trafiksikkerhed i øvrigt. Derfor er det vigtigt, at forældrene er bevidste om deres ansvar gennem børnenes opvækst; ikke kun mens børnene er små, men i lige så høj grad i de farlige teenageår.

Forældrene skal motiveres til at gribe ind over for deres børns risikobetonede trafikadfærd. Det skal sikres ved at gøre forældrene opmærksomme på den betydning, de har som rollemodeller, og udstyre dem med argumenter, viden og værktøjer, som kan gøre dem i stand til at tage et større ansvar.

Ulykker med cyklister

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

59) Kampagner mod ulykker i kryds

Der udformes 3-årige strategier som med kommunal forankring kan bidrage til årlige nationale kryds-kampagner og sikre en løbende videnopsamling til fremtidige indsatser. Indsatserne bør rettes både mod cyklister og bilister; og de skal føre til en hensigtsmæssig adfærd med hensyn til orientering, placering og hastighed i kryds.

Ansvarlig: Transport- og Energiministeriet/ Justitsministeriet / Vejbestyrelser

Effekt

**

Baggrund

55 pct. af ulykkerne med cyklister sker i kryds. Derfor er det oplagt at fokusere på, hvad der går galt i krydsene, og hvordan ulykker kan undgås.

Gennem kommunikation skal cyklister og bilister gøres opmærksomme på, hvor de løber en særlig risiko.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

60) Kurser til 5. eller 6. klasser om højresvingende lastbiler

Alle 5. eller 6. klasser tilbydes et særligt cyklistkursus, hvor eleverne får kendskab til lastbilchaufførernes vanskeligheder ved at se de bløde trafikanter. Kurserne skal øge cyklisternes opmærksomhed omkring lastbiler ved højresving.

Ansvarlige: Justitsministeriet/Kommunerne/Vejcentre

Effekt

*

Baggrund

Rådet for Større Færdselssikkerhed udviklede i samarbejde med TUR, Transportsekretariatets Uddannelsesråd, og Arbejdsmarkedsstyrelsen i 1999 et særligt færdselskursus for børn, som blev udbudt lokalt af AMU-centrene. Det har kørt siden 2001 i stort set alle landets amter frem til kommunalreformen.

Kurset har særligt fokus på, hvordan man som cyklist skal forholde sig i forhold til højresvingende lastbiler. Både elever og lærere er begejstrede for kurserne, særligt fordi de giver eleverne i 5. eller 6. klasse oplevelser med store køretøjer, som det er vanskeligt at stable på benene i en almindelig undervisningssammenhæng.

Kurserne bør sikres i den nye kommunale struktur. Planlægning, koordinering og økonomi bør ligge i vejcentre eller kommunerne.

61) Kampagne om højresvingende lastbiler

På baggrund af HVU's rapport om højresvingende lastbiler gennemføres kontinuerlige kampagner. De skal rettes mod lastbilchaufførerne med fokus på ansvar og opmærksomhed og mod cyklisterne med fokus på egen sårbarhed og opmærksomhed.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund

Hver sjette dræbte cyklist mister livet som følge af mødet med en højresvingende lastbil. Når ulykken sker, er den meget alvorlig på grund af lastbilens størrelse og vægt. Cyklisterne skal have kendskab til lastbilchaufførernes begrænsede udsyn og blinde vinkler og samtidig gøres bevidste om egen sårbarhed.

Lastbilchaufførerne skal leve op til deres ansvar ved at orientere sig bedre; dels ved at være mere opmærksomme, dels ved at indstille spejlene rigtigt og derved få bedre betingelser for at se cyklisterne.

En kampagne skal kort formuleret fokusere på opmærksomhed.

62) Kampagne for udbredelse af cykelhjelmbrug

Der udformes 3-årige cykelhjelmstrategier, som lokalt forankret sikrer årlige nationale cykelhjelmkampagner. Indsatserne skal rettes mod de større skolebørn og voksne, og ældre cyklisters hjelmbrug skal øges markant.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Det vurderes, at brug af cykelhjelme vil reducere antallet af hovedskader med 60 pct. Samtidig vil antallet af dræbte og alvorligt tilskadede med skader på flere dele af kroppen også blive mindsket med en mindre andel.

Blandt dem, som alene har fået hovedskader, vurderes det således, at en hjelmbrug på 75 pct. årligt vil kunne spare flere end 10 menneskeliv og 80 alvorligt tilskadede. Hertil kommer skader på andre dele af kroppen.

Efter en årrække skal lovgivning overvejes. Internationale erfaringer viser, at hjelmbrogen kan hæves til 50 pct. for børn og 25 pct. for voksne ad frivillighedens vej.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

63) Kampagne rettet mod cyklister over 70 år

Der udformes 3-årige strategier, som sikrer årlige nationale cyklistkampagner rettet mod ældre cyklister. Strategierne skal have kommunal forankring og sikre en løbende videnopsamling til fremtiden. Indsatserne skal rettes mod cyklister over 70 år og omfatte valg af udstyr og gode råd til sikker kørsel.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

**

Baggrund:

I perioden 2001-2005 var hver fjerde dræbte cyklist over 75 år og hver syvende alvorligt tilskadede 65 eller ældre. Det understreger behovet for en særlig indsats, som markant kan nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadede ældre cyklister.

De fleste ulykker sker, uden at andre trafikanter er involveret. Typisk mister den ældre balancen og vælter. Det sker både, når han/hun kører eller står på eller af cyklen. Der sker også mange ulykker ved svingning og i kryds, fordi den ældre ikke orienterer sig tilstrækkeligt. Mange ulykker og skader kan forbygges, hvis de ældre bevidst vælger 'ældrevenlige' cykler, bruger cykelhjelme og er bevidste om situationer, der udgør en særlig risiko, og i øvrigt kan tage deres forholdsregler.

Kampagner og undervisningsindsatser i øvrigt

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

64) Information, kampagner, kurser for bilister over 70 år

Der udformes 3-årige strategier, som sikrer årlig gennemførelse af nationale kampagner rettet mod ældre bilister og en løbende videnopsamling til fremtidige indsatser.

Kampagnerne skal øge ældre bilisters erkendelse af deres særlige risici og deres viden om, hvornår det er tid til at stoppe som bilist.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

*

Baggrund

Det er en myte, at ældre bilister er farlige og kører dårligere end andre bilister. Langt de fleste kører ganske glimrende og er gode til at kompensere for deres typiske svagheder ved f. eks. at undlade at køre i mørke og tåge. Ældre tager færre chancer og kører meget sjældent for stærkt eller med alkohol i blodet. Det er mere sikkert for ældre at køre bil end at cykle eller gå. Samtidig er det helt overvejende de ældre bilister selv, som får alvorlige skader, når de er impliceret i ulykker.

Der findes dog en meget lille, men meget farlig gruppe bilister. Det er dem, der har en ikke-erkendt sygdom, fx demens, som gør, at de ikke kan indse, at de ikke mere kan køre forsvarligt.

Det er vigtigt, at de ældre bilister er bevidste om deres særlige risici med hensyn til helbred og trafikal adfærd, og at de får viden til at håndtere dem korrekt.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

65) Kampagne for god trafikultur

Der gennemføres kampagner, som giver trafikanterne konkrete råd om sikker trafik og en trafikultur, der er præget af ro, respekt og ansvarlighed. Fokus skal være på hensyn, øjenkontakt, plads og afstand.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Effekt

*

Baggrund

Trafikkultur er de normer, holdninger og værdier, der guider vores adfærd i trafikken. For at opnå en trafikultur, der er præget af ro, respekt og ansvar, kræves det, at trafikanterne har accepteret, at trafikken er et offentligt rum, hvor det ikke kun handler om 'mig og min kommen frem', men også om hensynet til andre. Trafikanterne skal altså ikke bare følge Færdselsloven; de skal også vise en hensynsfuld adfærd ved at følge de uskrevne regler, der bl.a. handler om at give plads og være opmærksom.

Målet med indsatsen er således ikke kun at ændre borgernes adfærd i trafikken. Det handler også om at ændre deres generelle holdning til at være trafikant.

Det er et langt sejt træk at ændre den danske trafikultur. Frem mod 2020 skal bl.a. film, events og en kontinuerlig presseindsats sætte fokus på trafikulturen.

66) Informationskampagne om tabt gods

Der gennemføres en målrettet kommunikationsindsats om regler og straf for mangelfuld fastspænding og tab af gods.

Ansvarlig: Justitsministeriet / Transport og Energiministeriet

Effekt:

*

Baggrund

Antallet af trailere vokser voldsomt og tilsvarende har Vejdirektoratet observeret en voldsom stigning af tabte genstande på de danske veje. På motorvejene fra 920 registrerede tilfælde i 2002 til 4300 tilfælde i 2006.

En stor del af godset tabes fra håndværkerbiler. Især i sommerhalvåret tabes en del gods også fra private trailere. Fællesnævneren er, at godset er spændt skødesløst, eller slet ikke, fast.

KØRETØJER - TEKNOLOGISKE OG KØRETØJSTEKNISKE LØSNINGER

Det er vigtigt, at de dokumenterbare sikkerhedsgevinster, der ligger i ny teknologi og køretøjstekniske forbedringer, får hurtig udbredelse i bilparken. Nye tekniske krav til køretøjer kan kun undtagelsesvis komme til at gælde for allerede registrerede. Med den gældende udskiftningsrate, vil der derfor gå ca. 8 år, før et nyt teknisk krav har bredt sig til blot halvdelen af bilerne.

Men det betyder også, at frivillige, tekniske forbedringer og allerede indførte skærpede krav også i årene fremover vil have en gunstig virkning på antal dræbte og kvæstede. Det gælder f. eks. for personbiler, hvor der er indført skærpede krav til kollisionssikkerhed, men hvor en stor del af den eksisterende bilpark stadig ikke er skiftet ud med biler, der opfylder kravene.

Færdselsstyrelsen vil arbejde i EU for at få indført krav om følgende: Selehusker, Euro NCAP (New Car Assessment Programme) og ESP (Electronic Stability Programme). For de øvrige emner må der i første omgang arbejdes med forbrugeroplysning og økonomiske incitamenter som reduktion af afgifter og forsikringspræmier.

Der kan blive behov for nogle definitioner af, hvad et 'godkendt' eller 'anerkendt' udstyr skal kunne for at kvalificere til afgiftslempelse eller reduktion i forsikringspræmie. Færdselsstyrelsen bør fastsætte krav til 'godkendt/anerkendt' udstyr eller udpege relevante standarder.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

67) National IT-trafiksikkerhedsplan

Der udformes en national handlingsplan til fremme af trafiksikker it, som sikrer, at både aktuelle og fremtidige køretøjstekniske og vejtekniske it-løsninger fremmes og udbredes mest muligt.

Ansvarlig: Transport og Energiministeriet

Effekt

*

Baggrund

Ny teknologi giver mange nye muligheder i trafiksikkerhedsarbejdet, og det er derfor nødvendigt at følge den teknologiske udvikling. Det gælder både de køretøjstekniske og de vejtekniske muligheder og samspillet mellem dem. Måltrettet information om og markedsføring af teknologi, som aktivt påvirker og regulerer trafikanternes adfærd og sikkerhed, kan i fremtiden spille en langt større rolle end kampagneindsatser, som alene fokuserer på ændringer i trafikanternes gældende adfærd.

Ulykker med for høj fart

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

68) Det digitale hastighedskort

Der oprettes et landsdækkende digitalt hastighedskort. Det er en forudsætning for blandt andet indførelse af ISA (Intelligent Speed Adaptation, se punkt 69).

Ansvarlig: Vejdirektoratet

Effekt

Baggrund

Med indførelse af klippekort blev sanktionerne for hastighedsovertrædelser væsentligt skærpet. Det øgede også behovet for tekniske løsninger, som kan hjælpe bilister med at overholde hastighedsgrænserne. Cruisecontrol, fartpilot, mv. er løsninger, hvor bilisten kan indstille en maksimalhastighed. Men det kræver, at bilisten selv tilpasser kontrolfunktionen, når hastighedsgrænser ændres under kørslen.

I Danmark og Sverige bl.a. er der gennemført forsøg, som baserer sig på ISA. Her får bilisten automatisk melding om ændrede hastighedsgrænser og advarsler, når aktuelle

hastighedsgrænser overskrides. Systemet bygger på brug af GPS og digitale hastighedskort, hvor alle hastighedsgrænser på alle veje i et geografisk område er registreret.

Erfaringerne viser et markant lavere hastighedsniveau for køretøjer med ISA.

Der er en voldsom vækst i udbredelsen af fastmonterede og mobile navigationssystemer. Med mindre tekniske justeringer kan disse også fungere som ISA, hvis der er digitale hastighedskort.

69) Intelligent hastighedstilpasning (ISA – Intelligent Speed Adaption)

Resultaterne af tidligere og eksisterende forsøg med ISA undersøges fortsat. Undersøgelser viser, at ISA vil kunne reducere andelen af bilister, som kører for stærkt, hvorved ulykkestallet vil falde.

Når resultaterne foreligger, kan den forventede reduktion i ulykkesantal og cost/benefit beregnes. Herunder kan to principper for ISA bedømmes:

- Advarsel med lyd eller lys ved for høj hastighed
- Ekstra modstand i speeder ved for høj hastighed

Der udarbejdes et regelsæt for et 'godkendt' eller standardiseret ISA-system. Forsikringselskaberne opfordres til at benytte dette til at give reduktion i forsikringspræmie for biler, der er forsynet med ISA. Hvis undersøgelserne viser positiv cost/benefit, bør ISA gøres til et krav i EU.

Ansvarlig: Færdselsstyrelsen

Effekt

Baggrund

Det er på nuværende tidspunkt besluttet at gennemføre to forsøg med ISA. Det ene skal belyse, hvordan udstyret i varebiler og andre firmabiler påvirker hastighedsadfærden. Endvidere vil chaufførernes accept af og holdninger til et sådant udstyr blive belyst. Forsøget forventes igangsat i løbet af 2007.

Det andet forsøg er et samarbejde mellem forskellige aktører. Nordjyske bilejere tilbydes en væsentlig rabat på bilforsikringspræmien, hvis de kører med udstyr til ISA i bilerne og har overholdt hastighedsgrænserne.

Der er ikke udsigt til, at ISA kan blive et generelt krav til bilerne inden for Handlingsplanens tidshorisont. Derfor må man benytte andre muligheder som fx afgiftslempelse, nedslag i forsikringspræmier, krav til særlige kategorier af køretøjer (f. eks. taxier) eller særlige kategorier af personer, f. eks. unge førere eller førere, der gentagne gange har kørt for stærkt.

Ulykker med manglende selebrug

70) Selehusker

Afgiftsreglerne ændres, så fradraget for selehusker bliver større end de nuværende 100 kr. pr. stk. Ydermere stilles forslag til EU-kommissionen om at gøre montering af selehusker på nye biler obligatorisk, også på bagsædet. Selehusker vil øge anvendelsesprocenten til op imod 100.

Ansvarlig: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Effekt

Baggrund

Selehuskere i biler har et meget fint cost/benefit-forhold. Det forventes, at de kan forhøje selebrugsprocenten til op imod 100. Selvom det er billigt for bilfabrikanten, er det ikke alle, der frivilligt vil montere selehuskere, da det kan virke 'formynderisk' overfor køberne.

Ulykker med cyklister

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

71) Indretning af lastbiler til forebyggelse af højresvingsulykker

Med afsæt i HVUs rapport om højresvingende lastbiler arbejdes der på gennemførelse af anbefalingerne om indretning af lastbilerne.

Ansvarlig: Færdselsstyrelsen

Effekt

**

Baggrund

Hver sjette af alle dødsulykker med cyklister sker som nævnt som følge af mødet med en højresvingende lastbil.

HVU er efter omfattende arbejde med højresvingsulykker kommet frem til seks anbefalinger om forbedret indretning af lastbiler gældende spejlenes placering og indstilling og chaufførens udsyn.

Teknologiske løsninger i øvrigt

72) Sorte bokse

Resultaterne af forsøg med sorte bokse undersøges fortsat. Herved kan ulykkesreduktionen og cost/benefit undersøges, og på denne baggrund kan det vurderes, hvordan indsatsen skal gribes an. Det er vigtigt nærmere at vurdere myndighedernes muligheder for at hente data fra køretøjer, der har været impliceret i personskadeulykker af hensyn til det forebyggende arbejde. På grund af risikoen for at blive afsløret i fx at køre for stærkt kan en sort boks motivere bilisten til at overholde Færdselsloven.

Der udarbejdes et regelsæt for en 'godkendt' eller standardiseret sort boks, og forsikringsselskaberne opfordres til at benytte dette til at give nedslag i præmien for biler, der er forsynet med udstyret.

Ansvarlig: Færdselsstyrelsen

Effekt

**

Baggrund

Færdselsstyrelsens forsøg med sorte bokse har resulteret i en rapport, som har givet f. eks. bus- og vognmandsfirmaer mulighed for frivilligt at installere sorte bokse. Rapporten viser, at det betyder færre udgifter som følge af uheld, lavere forsikringspræmie, færre udgifter til brændstof og reparationer og bedre image hos transportkøberne. Sorte bokse er dermed en konkurrenceparameter.

Der er mulighed for, at forsikringsselskaber vil tilbyde lavere præmie, hvis man kører med sort boks. Forsikringsselskabet ALKA har oplyst, at det vil give præmiereduktion, hvis der

køres med sort boks i visse typer køretøjer. Det giver en ny konkurrenceparameter for forsikringsselskaber, der forhåbentlig følges op af andre. Selskaberne ønsker dog at kunne henvise til en norm e.l. for en 'god' sort boks.

En norsk undersøgelse fra TØI viser, at sort boks i Sverige og Norge vil kunne reducere dødsulykkerne med 6-7 pct. Cost/benefit-forholdet forventes at være 1,1-1,5. En hollandsk undersøgelse har vist en mulig reduktion i antal ulykker på 20 ± 15 pct.

Der er heller ikke udsigt til, at sorte bokse kan blive et generelt krav inden for Handlingsplanens tidshorisont. Derfor må man benytte andre muligheder lige som ved ISA.

Effekten af en sort boks er afhængig af, i hvilke situationer boksen bliver kontrolleret, fx af forsikringsselskab, arbejdsgiver eller politi.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

73) ESP (Electronic Stability Programme) for alle køretøjer

Afgiftsreglerne ændres, så ESP-fradraget ikke falder væk i 2008. Desuden skal der arbejdes på, at EU-kommissionen og de øvrige medlemslande kræver ESP på nye biler.

Ansvarlig: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen

Effekt

Baggrund

ESP kan modvirke, at bilen fx kommer i slinger, og føreren mister herredømmet over den. I FN arbejdes der på en definition af ESP-systemet, og hvad det skal kunne. Fastlæggelse af definition og tekniske krav er en forudsætning for krav om montering.

Svenske analyser fra Vägverket af trafikulykker med biler med og uden ESP viser, at indførelsen af systemet har medført en betydelig reduktion af trafikulykkerne:

- 17 pct. af alle ulykker
- 22 pct. af alle alvorlige ulykker
- 56 pct. af alvorlige eneulykker på våd vej

Der er allerede afgiftsreduktion for personbiler med ESP. Den bliver dog aftrappet år for år og falder helt væk i 2008, hvilket er u hensigtsmæssigt. Noget tyder også på, at afgiftsreduktionen allerede er for lille, da der fortsat er en del biler, hvor ESP kun leveres som ekstraudstyr.

Der vil om fem år stadig være visse biler, der kan købes uden ESP. Disse biler skal fortsat 'straffes' økonomisk, så køberne vælger andre og mere sikre biler.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

74) Afgiftslempelser for biler med vognbaneskiftalarmer

Der indføres afgiftslempelse for biler med vognbaneskiftalarm. Der bør udfærdiges en beskrivelse af og krav til en godkendt vognbaneskiftalarm til brug for Skatteministeriet og forsikringsselskaberne.

Ansvarlige: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen

Effekt

*

Baggrund

Alarmer advarer en uopmærksom fører, der kommer for langt ud mod rabatten eller modsatte kørebane.

Det forventes, at vognbaneskiftalarmer vil blive mere almindelige i de kommende år. Alarmerne reagerer, hvis chaufføren afviger meget fra sin bane. De findes både til små og store køretøjer.

Der er heller ikke udsigt til, at vognbaneskiftalarmer kan blive et generelt krav til bilerne inden 2012. Derfor er det økonomiske incitament den eneste mulighed.

75) Intelligent fartpilot/afstandsradar

Der undersøges cost/benefit for de forskellige typer af fartpilot/afstandsradar, monteret på forskellige kategorier af biler, fx lastbiler og personbiler.

Hvis cost/benefit er positiv, anbefales det, at:

- der gives forbrugeroplysning om resultatet
- forsikringsselskaberne opfordres til at give reduktion i forsikringspræmie
- der på sigt arbejdes for at systemerne gøres til krav for nye biler i EU

Ansvarlig: Færdselsstyrelsen



KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Effekt

**

Baggrund

Det forventes, at afstandsradar bliver mere almindelig i de kommende år. Der er forskellige typer. Nogle kan tilpasse afstanden til den forankørende i normale situationer ved begrænset brug af bremsen og ved akustisk advarsel, hvis kraftigere brug bliver nødvendig. Andre kan også selvstændigt bremse køretøjet i mere kritiske situationer.

Foreløbig er der ikke udsigt til, at intelligent fartpilot/afstandsradar bliver obligatorisk i EU.

76) Afgifter efter Euro NCAP

Afgiftsreglerne ændres, så afgifterne nedsættes på biler, alt efter hvor miljøvenlige og sikre de er, f. eks. efter hvor højt de scorer i Euro NCAPs kollisionstest.

Der arbejdes på, at alle nye bilmodeller skal testes efter Euro NCAP, når de ønskes EU-typegodkendt. Resultaterne skal offentliggøres bl.a. på bilens påbudte energimærke. Hvis en bilmodel består Euro NCAP-testen, skal bilen ikke testes efter de mere lempelige EU-krav.

Ansvarlige: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen



KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Effekt

*

Baggrund

Euro NCAP er en skarpere test end den, EU foreskriver. Og mens resultaterne af EU-testen ikke kan kræves offentliggjort, er det netop Euro NCAP-organisationens formål at offentliggøre resultaterne.

Der er stigende opmærksomhed omkring testen, og stort set alle nye europæiske bilmodeller testes.

Færdselsstyrelsen skønner, at ca. 85 pct. af de nye personbiler, der sælges i Danmark, er testede modeller.

77) Syn af to-hjulede køretøjer

Det bør overvejes at indføre periodisk syn af to-hjulede køretøjer, herunder motorcykler og knallerter, på samme måde som man har det med biler. (I forbindelse med overvejelserne kan man også se på, om man ikke skulle indføre syn på alle køretøjstyper, f. eks. også campingvogne og trailere.)

Ansvarlig: Transport og Energiministeriet

Effekt:

**

Baggrund

Af historiske årsager er de to-hjulede køretøjer ikke omfattet af krav om periodisk syn. Nye rapporter tyder på, at der er en trafiksikkerhedsmæssig gevinst at hente. I vort naboland Sverige, hvor man syner motorcykler, bliver ca. 10% kasseret til syn. En hyppig graverende fejl er overtrædelse af støjgrænserne. Færdselsstyrelsen er ved at undersøge området nærmere.

ANDRE INDSATSOMRÅDER

78) Trafikpolitikker i offentlige og private virksomheder

Der udformes indkøbsregler, som gælder for offentlige virksomheder. Det gælder retningslinier for:

- køb af kørsels- og transportydelser som skal sikre, at transporterne gennemføres trafiksikkert og under overholdelse af Færdselsloven.
- ansattes kørsel i virksomhedens køretøjer vedr. f. eks. hastighedsovertrædelser, spritkørsel, selebrug, træthed mv.
- at anskaffelse af biler til virksomheden i størst muligt omfang har et sikkerhedsniveau for fører og passagerer samt bløde modparter, som svarer til 4 henholdsvis 3 stjerner i Euro NCAP testsystemet.

De private virksomheder opfordres til at følge samme retningslinier.

Ansvarlig: Finansministeriet

Effekt

**

Baggrund

Hvis den private sektor aktivt skal bidrage til at opfylde målene i Handlingsplanen gennem fx trafiksikkerhedspolitikker, så skal den offentlige sektor vise vej ved at følge ministeriets retningslinier om trafiksikker adfærd og indkøb af biler. Danske og udenlandske erfaringer viser, at der ikke kun er trafiksikkerhedsmæssige gevinster i trafiksikkerhedspolitikker, men også markante økonomiske gevinster. Det gør indsatsen lønsom.

79) Automatisk alarmopkald ved alvorlige trafikulykker

Mulighederne i eCall, elektronisk opkald til alarmcentral, skal vurderes.

Ansvarlig: Færdselsstyrelsen

Effekt

** ved gennemførelse

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Baggrund

Forbedret præhospitalet behandling forudsætter, at tilskadekomne allerede på ulykkesstedet og under transporten til hospitalet, så hurtigt som muligt bliver behandlet af redningspersonale. Hurtig og præcis alarmering er derfor afgørende.

eCall medfører, at det lokale vagtberedskab kan rykke hurtigt ud.

Systemet forventes årligt at kunne redde 2500 menneskeliv i hele EU, når der er fuldt udbygget. Norske undersøgelser (Effekt-katalog for trafik-sikkerhedstiltag, TØI, 2006) viser en reduktion på 3 pct. af alle trafikdræbte. Det svarer til 10 dræbte om året i Danmark – beregnet på tal fra 2005.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

80) Præhospitalet indsats og beredskab på traumecentre

Svært tilskadekomne i trafikulykker får hurtigere professionel behandling, hvis den præhospitalet indsats styrkes yderligere, og der sikres behandlingsberedskab på traumecentre.

Ansvarlig: Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Effekt

**

Baggrund

Der er gennem en længere årrække i Danmark sket en styrkelse i behandlingen af de mest alvorligt tilskadekomne personer. Behandlingen er centraliseret og forbedret på sygehusene. Det er blandt andet sket ved at bruge erfaringer fra store udenlandske traumecentre. Der er således sket en styrkelse af den præhospitalet behandling med lægeambulancer og bedre uddannelse af redningspersonale.

Der er ingen tvivl om, at disse faktorer har medvirket til, at antallet af døde efter færdselsuheld er faldet. Desuden må man formode, at alvorligt skadede gennem forbedret behandling har fået færre og mindre alvorlige mén.

Dette kan fx aflæses i data fra Traumecentret ved Odense Universitetshospital. En målrettet indsats har over en årrække givet forbedrede resultater i behandlingen af svært tilskadekomne. Chansen for at overleve en given skade er øget. Det må formodes, at det også er tilfældet andre steder i landet.

VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING

Det fremgår af Handlingsplanen 2001-2012, at det er Færdselssikkerhedskommissionens mål, at forskningen i trafik-sikkerhed skal forstærkes. Dette mål fastholdes.

Forskning i trafik-sikkerhed foregår i dag overvejende ved Danmarks TransportForskning/Danmarks Tekniske Universitet og ved universiteterne i København, Aalborg og Roskilde.

Den samlede forskningsindsats er relativt beskedent i forhold til de nabolande, vi normalt sammenligner os med. Ressourcemæssigt er den på et niveau, der er lavere end i 2001. Der er derfor stort behov for en forstærket indsats, så den danske trafik-sikkerhedsforskning kan fastholdes på et internationalt niveau, og så det videnskabelige grundlag for en fortsat god trafik-sikkerhedsudvikling sikres.

Forskning i trafikssikkerhed vedrører det komplekse samspil mellem trafikanten, omgivelserne og køretøjet. Den nye viden vil ofte skulle skabes i et bredt og internationalt orienteret forsknings samarbejde. Det er vigtigt at sikre, at der er forskningsmiljøer med en tilstrækkelig størrelse, stabilitet og videnskabelig tyngde til et sådant samarbejde. Dermed forbedres også mulighederne for at indhente den nyeste viden gennem de internationale forskningsnetværk.

Det vurderes, at den danske trafikssikkerhedsforskning skal have tilført yderligere 50 mio. kr. over en 5-årig periode for at give et så markant løft til forskningsmiljøerne, at fremtidens udfordringer kan håndteres tilfredsstillende. Det er afgørende, at midlerne søges bevilget hurtigst muligt, da forskningen først giver resultater på lidt længere sigt.

I det følgende peges der på en række trafikssikkerhedsmæssige temaer, hvor der er behov for forskningsindsatser. Omkostningerne dertil omfatter ikke en efterfølgende drift. Forskningsindsatserne er præsenteret ved eksempler i tabel A og uddybes efterfølgende. De nævnte temaer skal ikke betragtes som endelige eller udtømmende. Både den trafikssikkerhedsmæssige og den forskningsmæssige udvikling kan medføre, at andre emner bør prioriteres.

Der er skelnet mellem forskellige typer af indsatser, som på hver deres måde har relevans:

A. Strategisk forskningsindsats inden for prioriterede temaer

Dette drejer sig om forskning med behov for en sammenhængende indsats på nye eller underprioriterede områder. Ved en strategisk indsats forudsættes, at der er flere forskere, som over en længere periode har temaet som hovedopgave. Bevilling gives eksempelvis til et forskningsprogram. Ressourcebehovet varierer ud fra de konkrete forudsætninger, det enkelte tema og aktuelle behov.

B. Forstærket forskningsindsats inden for udvalgte emner

Der er her tale om enkeltstående projekter ud fra et konstateret behov. Ved en forstærket forskningsindsats forudsættes, at indsatsen er organiseret i tilknytning til et eksisterende forskningsområde. Bevilling gives til det enkelte projekt. Ressourcebehovet varierer ud fra de konkrete projektforsætninger.

C. Andre undersøgelser

Dette handler om videnopbygning på anden måde end forskning. Udover den videnskabeligt baserede forskning kan der etableres værdifuld viden gennem andre undersøgelser. Eksempelvis gennem erfaringsopsamling, behovsafdækning, statistiske analyser og forundersøgelser, der belyser dele af den trafikssikkerhedsmæssige virkelighed og/eller underbygger et beslutningsgrundlag. Bevilling gives til den enkelte undersøgelse. Ofte vil behovet for undersøgelser manifestere sig i forbindelse med politisk debat og konkrete hændelser, f. eks. ulykker.

	Forudsætninger	Relevante temaer/emner	Ressourcebehov	
			Moderat øgning	Markant øgning
A. Strategisk forskningsindsats inden for	Minimumsindsatsen for hvert tema skønnes typisk at svare til 1,5-2,5 mio. kr. pr. år.	<i>TEMAER, f. eks.:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Brug af intelligent teknologi i trafikken • Cyklist • Unge bilister 	2 strategiske indsatser. Ca. 20 mio. kr. over 5 år.	3 strategiske indsatser. Ca. 30 mio. kr. over 5 år.

prioriterede temaer		<ul style="list-style-type: none"> • Ældre i trafikken 		
B. Forstærket forsknings-Indsats inden for udvalgte emner	Minimumsindsatsen skønnes typisk at være 0,75-1,5 mio. kr. pr. forskningsprojekt.	<i>Udvalgte emner, f. eks.:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Sammenhæng mellem viden, holdning og adfærd • Træthed i trafikken • Evaluering af A/T kurser 	5-10 forskningsprojekter. Ca. 8 mio. kr. over 5 år.	10-20 forskningsprojekter. Ca. 15 mio. kr. over 5 år.
C. Andre undersøgelser	Ressourceindsatsen skønnes typisk at være 0,25-0,5 mio. kr. pr. undersøgelse.	<i>AKTUELLE EKSEMPLER:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Forbedring af ulykkesstatistik • Afdækning af konkrete trafikale problemers omfang, fx sorte pletter • Konkrete statistiske analyser, fx af ulykker 	4-8 undersøgelser. Ca. 2 mio. kr. over 5 år.	10-20 undersøgelser. Ca. 5 mio. kr. over 5 år.
Yderligere ressourcebehov – i alt over 5 år:			30 mio. kr.	50 mio. kr.

KOMMISSIONEN ANBEFALER

81) Udvikling af trafikikkerhedsmodeller, prioriterings- og evalueringsværktøjer

Der skal udvikles prioriteringsværktøjer til opstilling af de mest effektive tiltag og værktøjer til brug for evaluering af iværksatte foranstaltninger og tiltag, herunder bør der udvikles nye modellerings- og prognoseværktøjer.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

Handlingsplanen for 2001-2012 peger på, at der er behov for udvikling af prioriterings- og evalueringsværktøjer. De kan anvendes til opstilling af de mest effektive tiltag, løbende evaluering af udviklingen i ulykkestal og evaluering af iværksatte foranstaltninger.

Derfor bør der udvikles prioriteringsværktøjer. Det kan være økonomiske modeller og modeller over ulykkesfaktorer, foranstaltninger mv. En væsentlig forudsætning for at kunne udvikle disse værktøjer er, at man kender virkningen af de foranstaltninger, der er til rådighed. Derfor foreslås det, at de aktører, der har ansvar for ulykkesforebyggende tiltag, effektevaluerer de væsentlige og ressourcekrævende tiltag. På denne måde kan der skaffes øget viden om tiltagenes effekt. Og kun derved kan det sikres, at ressourcerne bruges mest hensigtsmæssigt.

For at sikre at evalueringer sker på et fagligt forsvarligt grundlag, anbefales det også, at der udarbejdes anvisninger på kvalificerede evalueringsmetoder inden for forskellige typer af forebyggende tiltag.

Det vil være en fordel, at evalueringer tænkes ind allerede, når et tiltag sættes i gang, så der kan foretages eventuelle 'før-målinger'.

Det vil også være vigtigt både for trafikikkerheden og for den bedste anvendelse af ressourcer, at resultater af evalueringer, som forskellige aktører har foretaget, indsamles et centralt sted. Så kan alle kan drage nytte af den opnåede viden.

KOMMISSIONEN ANBEFALER

82) Udvidet ulykkesstatistik omkring dødsulykker

Statistikken udvides, så der kan ske en grundigere undersøgelse af alle dødsulykker. Der ønskes en hurtigere databehandling og sammenkobling af oplysninger især fra politi og bilinspektører samt en undersøgelse af ulykkesstedet.

Ansvarlig: Transport- og Energiministeriet / Justitsministeriet

Baggrund

Antallet af dræbte i trafikken bruges i høj grad som indikator for den samlede udvikling af trafiksikkerheden, bl.a. opdelt i kategorier af trafikanter. I de andre nordiske lande sker der en særlig behandling af viden om dødsulykker, der også omfatter en besigtigelse af ulykkesstedet. Da omfanget af dødsulykker er overskueligt, og da der i forvejen foretages grundigere undersøgelser med bl.a. bilinspektør af mange af disse ulykker, er det oplagt at indføre en udvidet sammenkobling af viden. Herunder kan også tilføjes viden om, hvad der har udløst ulykken. Samtidig med ændringerne af sagsgangene bør det undersøges, om der kan ske en hurtigere registrering, så de løbende vurderinger af udviklingen kan baseres på mere korrekte data.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

83) Udvidet ulykkesstatistik med skadestuedata

Statistikken, der i dag alene er baseret på indberetninger fra politiet, udvides med oplysninger om alle trafikskadede personer, som har været omkring en skadestue. Oplysningerne skal stedfæstes på skadestuen og kobles til den nuværende ulykkesstatistik via Sundhedsstyrelsens Landspatientregister. Så kan blandt andet sortpletarbejdet blive forbedret med oplysninger om især cyklister og fodgængere, der ikke registreres i den officielle statistik i dag.

Ansvarlig: Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Baggrund

Løsningen er at satse på en kobling af sygehusdata og politidata, der er baseret på CPR-numre i tilknytning til Landspatientregisteret, LPR. Det er i forvejen i dette register, sygehuse skal indberette oplysninger om trafikuheld, der er registreret på skadestuerne. Derefter skal der ske en overførsel til uheldsstatistikken i Vejman.dk. For at få det fulde udbytte af de lokalt registrerede informationer, fx koordinater og andre stedoplysninger, kræves en tilpasning af LPR, der er baseret på den opnåede enighed om et fælles datagrundlag samt udveksling og sammenkobling af data.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

84) Hyppigere temaanalyser i Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU)

Den nuværende frekvens med en temaanalyse hver 18. måned fordobles til en temaanalyse hver 9. måned.

Ansvarlig: Transport- og Energiministeriet

Baggrund

Der er stort behov for grundlæggende viden om baggrunden for ulykkers opståen og alvorlighed. Denne viden kan i høj grad skaffes gennem dybdeanalyser af ulykker inden for afgrænsede temaer, som det gennemføres af HVU. På 'ønskelisten' er temaer som ulykker med ældre, knallerter, motorcykler, unge i bytrafik, traktorer mv. Dybdeanalyser af 30–40 ulykker inden for et tema tager imidlertid lang tid. Hvis der skal gennemføres flere undersøgelser, kræves flere undersøgelseshold og en omlægning af arbejdet i HVU.

Generelle videngenererende tiltag

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

85) Psykologisk testning af højrisikobilister

Der iværksættes en undersøgelse af, hvilke erfaringer der er i andre lande med psykologisk testning af førere, som har begået færdselsforseelser, der medfører betinget eller ubetinget frakendelse af kørekortet. Det skal skabe grundlag for at vurdere, om det også vil være hensigtsmæssigt at indføre i Danmark.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

En gruppe bilister færdes i trafikken med høj risiko for både andre og sig selv. De er registreret for gentagne alvorlige forseelser og/eller færdselsulykker og er vanskelige at nå ved forebyggende tiltag. En psykologisk testning af dem vil kunne medvirke til en vurdering af, om det er forsvarligt, at de får deres kørekort tilbage.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

86) Karakteristik af trafikantgrupper med forhøjet risikoniveau

Der iværksættes undersøgelser af trafikantgrupper med forhøjet risikoniveau for nærmere at identificere, hvilken adfærd og holdninger der karakteriserer de enkelte grupper. Det skal ske for at kunne skabe målrettede indsatser overfor dem. Det vil være hensigtsmæssigt også at inddrage viden fra socialpsykologi og kriminologi.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

Danmarks TransportForskning udfører i 2005-2007 en større statistisk undersøgelse af trafikanters sociale karakteristika og disses mulige sammenhæng med trafikulykker og lovovertrædelser. Det forventes, at denne undersøgelse vil kunne pege på forskellige grupperinger af trafikanter med forhøjet risiko for uheld og/eller gentagne, alvorlige forseelser i trafikken som høj hastighed, spritkørsel, aggressiv kørsel o.l.

Når resultaterne foreligger, bør der – f. eks. gennem interviews eller spørgeskemaer – forskes mere kvalitativt i de forhold, der karakteriserer enkeltgrupper. Det vil give et materiale, der kan bruges til at vurdere forebyggende tiltag overfor dem.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

87) Forskning i sammenhænge mellem viden, holdning og adfærd

Der igangsættes forskning om sammenhængen mellem viden, holdning og adfærd, herunder hvilken form for viden, der har effekt på hvilke trafikanter. Dette skal tydeliggøres.

Undersøgelsen er ikke rettet mod et enkelt problem i trafikken, men er en udvikling af basisviden med nytte på lang sigt, fx ved beslutninger om kampagner, lovgivning mv. Endvidere vil denne type viden kunne overføres til en lang række specifikke problemer og dermed kunne omsættes i praksis.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

Mange kampagner er baseret på information, fordi det antages, at øget viden om risiko og konsekvenser påvirker trafikanternes holdning til en bestemt adfærd – og får dem til at ændre den. Men der mangler undersøgelser af sammenhængene mellem viden, holdning og adfærd og om hvilken viden, der virker på hvem. Dette ville tydeliggøre, hvem der ikke er modtagelig for informationskampagner og skal nås gennem andre tiltag. Det vil også tydeliggøre, om eller hvornår det ville være mere relevant at begynde med at ændre adfærden og derigennem påvirke holdningen - som det fx skete, da selebrug blev indført ved lov.

Ulykker med spirituspåvirkede førere

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

88) Evaluering af Alkohol/Trafik (A/T) kurser

Der igangsættes en videnskabelig evaluering af A/T kursernes effekt på forebyggelse af spritkørsel. Indholdet af kurserne skal evalueres, og eventuelle tilbagefald hos forskellige grupper af lovovertrædere skal undersøges, så mulige forskelle kan vurderes. Undersøgelsen skal også afdække, om det er hensigtsmæssigt, at kurset er ens for alle, eller om tunge gengangere og misbrugere skal behandles anderledes end førstegangsovertrædere. Det vil

samtidig belyse, om kurserne har den præventive effekt, som var hensigten, og samtidig om ressourcerne anvendes bedst muligt.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

Siden 1. marts 2002 skal alle, der får fradømt kørekortet på grund af spritkørsel, gennemgå et kursus på fire lektioner på hver 2½ time, det såkaldte A/T-kursus. Fra 1. september 2005 er reglerne ændret, så kravet nu også omfatter personer, der har fået betinget frakendelse efter spirituskørsel.

Den præventive effekt på kort eller længere sigt kendes ikke. Det er også uvist, om bestemte grupper påvirkes efter hensigten, mens andre ikke gør det og skal mødes med andre tiltag. Der kan gennemføres en spørgeskema- eller interviewundersøgelse blandt nogle af de personer, der har gennemgået kurset. Det vil give information om målgruppernes holdninger til kurset og dets relevans og betydning for den enkelte, og det vil give viden om andre, måske mere målrettede tiltag.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

89) Effektundersøgelse af alkohol og behandlingsdomme

I flere lande har man undersøgt brugen af alkohol som sanktionsmiddel ved domme for spritkørsel. Der er brug for at kende erfaringerne fra disse forsøg som vidgrundlag for en eventuel indførelse af alkohol i Danmark. Samtidig anbefales det, at der igangsættes en evaluering af behandlingsdommes effekt på efterfølgende adfærd i trafikken.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

En del af de spirituspåvirkede bilister på vejene er gengangere og/eller alkoholmisbrugere. For gruppen af gengangere, der ikke har et direkte misbrug, kan tvungen brug af alkohol i sanktionsperioden muligvis være en løsning. Her kan den enkelte beholde sit kørekort, men forhindres i at køre spirituspåvirket.

For gengangere med et misbrug vil en behandlingsdom være mere relevant. Med stramningerne i 2005 bortfaldt muligheden for hurtigere at få kørekortet igen – på betingelse af at gå i behandling for sit alkoholmisbrug. Der er også behov for at få vurderet, hvilken effekt de tidligere behandlingsdomme havde samt effekten af eventuelle andre former for behandlingsdomme med henblik på eventuel indførelse i Danmark.

Ulykker med unge trafikanter

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

90) Holdninger og adfærd i trafikken hos særlige grupper af unge

Der iværksættes en undersøgelse, som kan give kvalitativ viden om særlige grupper af unges adfærd og holdning til trafiksikkerhed.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

Unge trafikanter har stadig forhøjet ulykkesrisiko i forhold til andre aldersgrupper. Der er i de senere år forsket en del i de unges livsstil, holdninger og adfærd i trafikken. Der har længe tegnet sig et billede af, at de unge kan inddeles i grupper, hvoraf nogle har et højere risikoniveau end andre. Der mangler imidlertid stadig mere kvalitativ viden om de forskellige grupper af unge, så indsatserne kan målrettes mere præcist.

91) Undersøgelse af banekørsel i sammenhæng med risikolære mv.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Der igangsættes et litteraturstudie og en sammenlignende undersøgelse af danske og udenlandske erfaringer med banekørsel i sammenhæng med risikolære og køreuddannelse. Studiet skal blandt andet afdække, om der er dokumentation af effekten på længere sigt.

På denne baggrund skal der tages stilling til, om banekørsel skal indgå som et obligatorisk element eller et generelt tilgængeligt tilbud til unge trafikanter.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

På sådanne kurser kan de unge afprøve deres evner og begrænsninger og få større respekt og forståelse for risikofaktorerne: hastighed, spritkørsel og manglende selebrug.

Flere amter har positive erfaringer med banekørsel i forbindelse med risikolære. Det gælder f. eks. *Respekt for Fart* i Vejle Amt og *Speed Busters* i Fyns Amt. Her har primært unge mænd haft muligheden for at prøve kræfter med sig selv og deres egne begrænsninger i forhold til høj fart mv.

Prisen for banekørsel er imidlertid meget høj. Derfor anbefaler arbejdsgruppen, at virkningen undersøges og eventuelt beregnes.

92) Evaluering af kørekort på prøve

Der iværksættes en evaluering af kørekort på prøve. Det bør undersøges, om ordningen har haft en sikkerhedsmæssig virkning på antallet og/eller typen af ulykker med nye bilister.

Det bør også undersøges, om der er sket ændringer i perioderne mellem de enkelte forseelser, hvilken effekt ordningen har haft på antallet af lovovertrædelser hos de nye kørekortindehavere og ændringer i sammensætningen af lovovertræderne, f. eks. i forhold til sociale karakteristika

Ansvarlig: Justitsministeriet

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Baggrund

I 2002 blev der indført kørekort på prøve for nye indehavere af kørekort. Det indebar, at man i de første to år som ny bilist kunne få kørselsforbud, hvis man blev frakendt førerretten betinget. I 2003 blev denne prøvetid forlænget til tre år. I 2005 blev ordningen udvidet med klippekortmodellen, så der skulle to klip til en betinget frakendelse af kørekortet.

Det bør i forbindelse med evalueringen vurderes, om ordningen virker efter hensigten, samt om den i givet fald skal inkludere flere forseelser.

Ulykker med cyklister

93) Undersøgelse af cyklisternes færdigheder

Der iværksættes en systematisk undersøgelse af færdighederne som cyklist dels hos de nye, små skoleelever, dels hos den mellemste elevgruppe. Det vil give en viden om, hvordan der bedst muligt kan sættes ind, så børnene kan færdes mere sikkert i trafikken.

Ansvarlige: Undervisningsministeriet

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Baggrund

Både skolelærere og politi oplever, at flere og flere børn har svært ved motorisk at gennemføre cyklistprøven i 6. klasse. En væsentlig årsag er formentlig, at mange mindre børn køres til og fra skole og fritidsinstitution af forældrene, så de hverken får den nødvendige rutine eller en voksende trafikforståelse.

Videngenererende indsatser i øvrigt

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

94) **Undersøgelse af træthed i trafikken**

Der iværksættes en undersøgelse, som afdækker, om træthed i trafikken spiller en rolle i forbindelse med trafikulykker. Undersøgelsen skal bl.a. omfatte trafikanternes holdning til og opfattelse af træthed som risikofaktor, og hvad bilister gør for at undgå at falde i søvn bag rattet. Denne viden kan danne baggrund for eventuelle nødvendige, forebyggende tiltag.

Ansvarlig: Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Baggrund

Der har i de senere år været stigende internationalt fokus på uheld som følge af træthed. Undersøgelser tyder på, at træthed er et større problem end hidtil antaget, og at trafikanter ikke anser det for at være en risikofaktor på samme måde som f. eks. alkohol. Mange mener, at de kan mærke, hvornår de er ved at falde i søvn, og at de kan holde sig vågne, hvis de bliver søvnige.

Problemets omfang i Danmark er ikke dokumenteret. Træthed som ulykkesfaktor er imidlertid dukket op i forbindelse med HVU's undersøgelser og i udenlandske undersøgelser. Der er brug for at afdække problemets omfang i Danmark for at vide, om det er relevant at sætte ind med forebyggelse.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

95) **Aldring og uheldsrisiko: En længdesnitsundersøgelse**

Udviklingen går i retning af et større antal bilister over 70 år; der forventes også mere aktive og forskelligartede bevægelsesmønstre i de kommende generationer af ældre. Derfor skal der sættes en undersøgelse i gang af effekten af denne udvikling. Herunder undersøges også, hvordan ulykkesmønstret ændrer sig.

Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

Antallet af ældre bilister er i stigning. Samtidig forventes de kommende generationer af ældre at være mere aktive og have mere forskelligartede bevægelsesmønstre. Der er derfor behov for at forudsige, hvilken effekt denne udvikling får, og undersøge, hvordan ulykkesmønstret ændrer sig, efterhånden som nye generationer bliver ældre.

Undersøgelsen vil give en bedre forståelse af de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, som aldringen af de nuværende bilister får. Og den vil også give en bedre forståelse af, hvem der er i risiko for at blive skadet eller dræbt i ulykker med ældre førere, herunder om det er andre trafikanter eller mest de ældre selv.

Der anvendes som oftest tværsnitsundersøgelser fra forskellige generationer, når man vil forsøge at belyse, hvad der sker med uheldsrisikoen for ældre. Det giver unøjagtige vurderinger, fordi tallene ikke tager højde for forskelle mellem generationerne. F. eks. har en stor del af den nuværende gruppe af ældre bilister langt mindre erfaring i at færdes i trafikken som bilister, end fremtidens ældre har. Der er derfor brug for data fra længdesnitsundersøgelser for reelt at se udviklingen i ulykkesrisiko for dem, der bliver ældre indenfor en generation. Det kan også undersøges, hvem der kommer til skade eller bliver dræbt i ulykker med ældre førere. De nødvendige oplysninger til en længdesnitsundersøgelse findes allerede i eksisterende databaser.

96) **Undersøgelse af brugen af kommunikationsudstyr i trafikken**

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Der igangsættes en undersøgelse af udbredelsen, brugsmønstret og den trafikikkerhedsmæssige påvirkning af forskellige typer kommunikationsudstyr blandt privatbiler og professionelle chauffører. Der fokuseres på demografiske forskelle i anvendelsen af udstyret og på, hvor meget det bruges til at få oplysninger, der er relevante eller irrelevante for kørslen. Her kan man også se på, hvor meget f. eks. SMS eller interaktive mobiltjenester bruges under kørslen og er medvirkende faktor i trafikulykker.
Ansvarlig: Justitsministeriet

Baggrund

Efterhånden er meget kommunikationsudstyr trådløst og kan anvendes i trafikken. Men det er uklart, hvem der bruger det og hvor ofte. Det drejer sig i dag primært om mobiltelefon, men også om anvendelse af f. eks. fax og computer. Udenlandske undersøgelser viser, at udbredelsen og anvendelsen varierer meget blandt forskellige trafikantgrupper, f. eks. i forhold til alder, køn og hvor meget man kører.

Undersøgelse af virkning af hastighedsbegrænsning på 30 km/t i bykerner

Der iværksættes en undersøgelse af, hvilken indvirkning på færdselssikkerheden, som der kan opnås ved hastighedsbegrænsning på 30 km/t i bykerner.

Baggrund

Den gamle plan påpegede, at der var behov for en øget adskillelse af trafikken i byerne (initiativ 44), og at hastighedsdifferentiering skulle finde langt større anvendelse i bymæssige områder (initiativ 36). Begrundelsen var, at "vejarealer, hvor bilister, fodgængere og cyklister blandes, som udgangspunkt bør have en hastighedsgrænse på 30-40 km/t." Det fremgik endvidere, at "der er store muligheder for at nedbringe antallet af ulykker med lette trafikanter ved at kigge på hastighedsbilledet i byerne." I evalueringen fra Danmarks Transportforskning fra december 2006 nævnes, at mange kommuner i stedet for en øget trafikadskillelse ser ud til at have foretrukket en nedsættelse af hastighedsgrænsen på veje, hvor cyklister og bilister blandes.

Hollænderne har med succes i perioden 1997-2003 indført 30 km/t zoner i byerne, og svenskerne vil nu også forsøge at indføre 30 km/t i "bostadsområden og centrumområden". De svenske forsøg kommer vil forløbe frem til medio 2008.

I Opfølgingsgruppens rapport nævnes, at "fodgængere, der bliver ramt af en bil med 30 km/t har en risiko på 5 ud af 100 for at blive dræbt. Er hastigheden 50 km/t, er risikoen 40 ud af 100," dvs. otte gange så stor, så der er grund til at tro, at hastighedsnedsættelser vil have betydning for trafikikkerheden.

Det bør undersøges, om der er en målbar trafikikkerhedsmæssig effekt, hvor der er gennemført hastighedsnedsættelse i byområder.

LOKAL TRAFIKSIKKERHEDSINDSATS

97) Lokal trafikikkerhedsindsats

Det er vigtigt, at kommunerne:

- etablerer et færdselssikkerhedsudvalg
- udarbejder en trafikikkerhedshandlingsplan
- afsætter et årligt budget til trafikikkerhedsarbejdet.

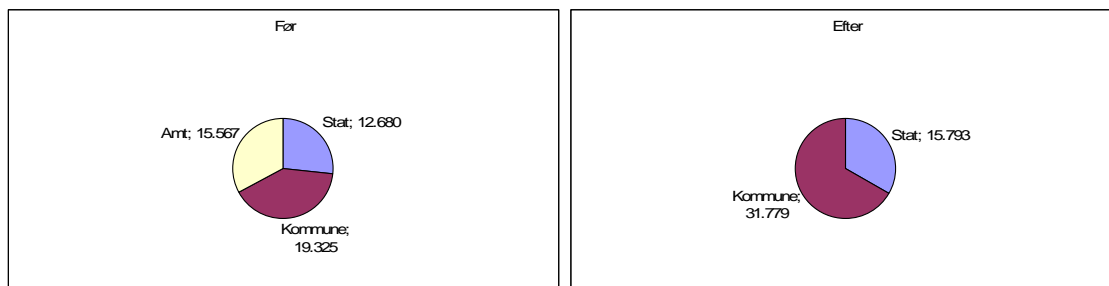
Ansvarlige: Kommunerne

Effekt

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

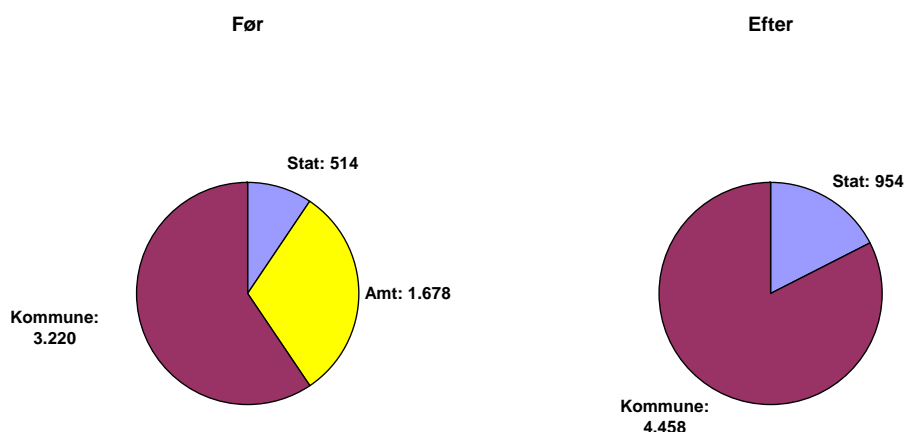
Baggrund

Kommunerne spiller en særlig rolle blandt de aktører, der samlet skal bidrage til at opfylde Handlingsplanens målsætninger. Størstedelen af det samlede trafikarbejde sker på de kommunale veje, og den overvejende del af ulykkerne sker her. Det giver de nye store kommuner en særlig forpligtelse til aktivt at forebygge trafikulykker.



Trafikarbejdet, udtrykt i mio. kørt km, opgjort efter vejenes ejerskab, før og efter kommunalreformen, basistal 2002

Kilde: Vejdirektoratet



Personskadeulykker 2005 opdelt efter vejenes ejerskab

Kilde: Vejdirektoratet

Kommunen er i flere henseender basis for den lokale forankring af trafikikkerhedsindsatsen.

Kommunen har ud fra sit lokalkendskab og i samarbejde med det lokale politi god mulighed for at få indsigt i, hvor ulykker sker og under hvilke omstændigheder. Det er afgørende at få opsamlet og analyseret denne viden, fordi den indeholder nøglen til at forebygge fremtidige ulykker ved projektering og prioritering af kommende anlægs- og vedligeholdelsesarbejder. Kommunens kendskab til lokalområdet og særlige lokale problemstillinger, f. eks. specielle lokale målgrupper, er væsentlig i informations- og kampagneindsatser.

Det er kommunen, der som lokal vejmyndighed kan sikre den direkte dialog med borgerne om trafikikkerhed. Derfor er kommunens engagement i trafikikkerhedsarbejdet vigtigt for at kunne inddrage og engagere borgerne i trafikikkerhedsspørgsmål.

Det er grundlaget for en styrkelse af den forebyggende indsats, at kommunalreformen har skabt færre, men større kommuner. Der kan bedre sikres sammenhæng i løsningerne med geografisk og befolkningsmæssigt større enheder. Større kommuner kan bedre sikre de ressourcer og kompetencer, der kræves for at kunne løfte opgaverne.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

98) Kommunale trafikpolitikker

Alle kommuner skal i deres trafiksikkerhedsplan have en formuleret trafikpolitik, som bl.a. omfatter sikre forhold på vejene til og fra skolerne.

Ansvarlige: Kommunerne

Effekt

*

Baggrund

Det kommunale forvaltningsansvar overfor færdselsundervisning og sikker skolevej skal præciseres i en overordnet kommunal trafikpolitik. Den skal udover trafiksikkerhedsplanen også danne ramme om kommunens og de kommunale skolars og institutioners mål og midler på færdselssikkerhedsområdet.

Det er kommunens ansvar at sikre, at skolerne lever op til undervisningspligten i færdselslære. Og det er skolernes opgave at konkretisere politikken på det lokale plan.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

99) Trafiksikkerhedskonsulenter på kommunalt niveau

Hver kommune med over 50.000 indbyggere opretter en trafiksikkerhedsfunktion.

Ansvarlige: Kommunerne

Effekt

*

Baggrund

I Århus fx er der ansat trafiksikkerhedskonsulenter, som arbejder på at fremme processerne med forbedring af trafiksikkerheden ved skoler og fritidsaktiviteter.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

100) Trafikpolitik på alle skoler

Alle skoler skal have en trafikpolitik, som er understøttet af kommunen og det lokale politi. Trafikpolitikken skal opstille mål for både færdselsundervisning og sikker skolevej.

Ansvarlige: Kommunerne og skoler

Effekt

**

Baggrund

En trafikpolitik kan hjælpe skolen med at sikre en koordineret indsats på færdselssikkerhedsområdet, fordi den både skal forholde sig til skolevej, færdselsundervisning, de voksne som rollemønstre og samarbejdet med forældre, andre institutioner og myndigheder. Ressourcerne udnyttes bedst, når så mange skoler som muligt udarbejder trafikpolitikker og arbejder målrettet med trafiksikkerhed.

KILDER TIL FINANSIERING AF TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDET

Der er drøftet forskellige modeller, som kan sikre økonomiske midler til fremme af trafiksikkerheden. Det er afgørende, at man ved førstkommande finanslovsforhandlinger sikrer, at de konkrete forslag i denne nationale handlingsplan finansieres.

Det følgende afsnit indeholder Færdselssikkerhedskommissionens forslag til alternative måder at skaffe midler til trafiksikkerhedsarbejdet.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Automatisk Trafikkontrol

Finansministeriet sikrer, at en del af overskuddet ved ATK øremærkes til finansiering af lokale trafiksikkerhedsindsatser. Det vil ikke alene tilføre vitale midler til det lokale trafiksikkerhedsarbejde; det vil samtidig øge forståelsen for ATK blandt trafikanterne.

Baggrund

I de senere år har myndighederne i flere lande øremærket overskuddet ved ATK helt eller delvist til trafiksikkerhedsarbejde. Det sker f. eks. i flere tyske delstater og i den australske delstat Victoria, hvor provenuet siden 1. juli 2005 er gået ubeskåret til at fremme trafiksikkerheden.

I Danmark blev den landsdækkende brug af ATK besluttet i forbindelse med finansloven for 2001. ATK kritiseres ofte for at være en pengemaskine, som udelukkende tjener det formål at få penge i statskassen. Dette synspunkt optræder ikke kun i medierne og befolkningen, men er også ofte gentaget ved forhandlinger i Folketinget. Det skete fx både i forbindelse med finanslovsforhandlingerne i 2000 og ved debatten om brug af ATK på motorveje i 2002. ATK har en veldokumenteret effekt på ulykkesstatistikken. Ved at øremærke en del af overskuddet til fremme af færdselssikkerheden vil forståelsen og opbakningen til ATK kunne øges, samtidig med at der skaffes vigtige midler til at øge trafiksikkerheden.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Valgfri nummerplade

Skatteministeriet sikrer, at overskuddet af afgifterne i forbindelse med valgfri nummerplader øremærkes til trafiksikkerhedsarbejde.

Baggrund

Loven om 'ønskenummerplader' kom i 1991. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at overskuddet i forbindelse med salget skulle gå til færdselssikkerhedsfremmende formål. Behandlingerne af lovforslaget i Folketinget viste bred politisk opbakning til denne tanke, og netop dette formål blev gang på gang gentaget af partiernes ordførere og den daværende justitsminister. Det fremgår dog ikke af den endelige lovtekst. Men da det var baggrund for vedtagelsen af loven, anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen, at man nu omsider begynder at sætte pengene af til det formål, der hele tiden har været meningen.

Formidling af nye love

Folketinget sikrer, at tidligere praksis ved gennemførelsen af nye love genindføres, så der automatisk sættes midler af til formidling af lovens indhold og til en efterfølgende evaluering af effekten.

Baggrund

Færdselssikkerhedskommissionen anser det for logisk, at udgifterne til formidlingen og evalueringen af nye love indgår som et naturligt element i de økonomiske vurderinger, før en lov vedtages. Det har tidligere været praksis.

Regeringsskiftet i 2001 medførte ændringer i den administrative praksis. Det indebar blandt andet, at der ikke længere automatisk sættes midler af til formidling af nye love og evaluering af effekten. Men der er fortsat krav om både formidling og evaluering. Derfor er finansieringen af dette blevet taget ud af de eksisterende midler til trafiksikkerhedsarbejdet.

Den ændrede praksis har dermed reelt medført et fald i ressourcerne til blandt andet kampagner og forskning til fremme af trafikikkerheden.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Genindførelse af 50/50-princippet

Der gennemføres en effektanalyse af den tidligere trafikpulje for at overveje en genindførelse af krone-til-krone-princippet (50/50) eller andre elementer, der kan stimulere forsøg med trafikikkerhedsfremmende tiltag.

Baggrund

Fra 1995 og frem til regeringsskiftet i 2001 havde alle landets kommuner mulighed for at søge støtte til lokale trafikikkerhedsprojekter i den såkaldte 'trafikpulje'. Den gav bl.a. støtte til projekter, som anviste nye metoder og løsninger på trafikikkerhedsmæssige problemer til fremme af de nationale målsætninger. Projekterne var med til at forankre ny viden om trafikikkerhed lokalt og sikre lokalt engagement og borgerinddragelse. En lang række kommuner fik formuleret en lokal handlingsplan for trafikikkerhed som et resultat af støtteordningen.

Afskaffelsen af trafikpuljen medførte, at en lang række lokale trafikikkerhedsprojekter blev opgivet, og at udviklingen af selvforklarende og tilgivende veje blev bremset væsentligt. Hvis nye, ambitiøse mål skal nås, kræver det i høj grad, at trafikikkerhedsarbejdet forankres og udbygges lokalt.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Lokalpulje

Transport- og Energiministeriet sætter midler af til etablering af en pulje til lokalt arbejde. Puljen skal sikre det systematiske ulykkesbekæmpende arbejde, som vil være nyt i mange kommuner. Den bør derfor omfatte midler til både udarbejdelse af handlingsplaner, hjælp til oprettelse af færdselssikkerhedsudvalg og informationsindsatser.

Baggrund

Det er stærkt motiverende for kommunerne, hvis der er en pulje, hvor de kan søge midler til trafikikkerhedsfremmende tiltag.

KOMMISSIONEN
ANBEFALER

Kommunal abonnementsordning på kurser, konsulentbistand og materialer

Kommunernes Landsforening indgår en abonnementsaftale med en leverandør af undervisningsmaterialer for at sikre, at alle elever i Folkeskolen får adgang til inspiration og tidssvarende undervisningsmaterialer til den obligatoriske færdselsundervisning.

Baggrund

I dag varetager Rådet for Større Færdselssikkerhed udviklingen af undervisningsmaterialer til færdselsundervisningen. Rådet sælger disse materialer til skolerne rundt omkring i landet, hvor lærerne på skolerne bruger tid på bestilling af materialer.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår i stedet, at Kommunernes Landsforening indleder et struktureret samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed om udvikling og distribution af undervisningsmaterialerne. Kommunerne betaler 5 kr. pr. elev i deres skoler pr. år, og til gengæld leverer Rådet undervisningsmaterialer til alle skoler. Der er med andre ord tale om et egentligt abonnement på undervisningsmaterialer.

En sådan ordning har flere fordele. Den vil sikre, at alle elever får adgang til tidssvarende materialer, som kan lære dem at færdes sikkert i trafikken. Den vil støtte arbejdet med at sikre alle elever en ensartet viden og træning, men frem for alt vil den for kommunerne og Rådet for Større Færdselssikkerhed give en langt mere ensartet og effektiv udnyttelse af ressourcerne.

Kommunerne vil langt bedre kunne indpasse undervisningen i arbejdet med en sikker skolevej, og de færdselskontaktlærerne vil få mere tid til at motivere, inspirere og sikre, at færdselslæren forankres i skolerne.

5 kr. pr. elev svarer til ca. 3 mio. kr. årligt. For det vil kommunerne få kurser, konsulenttydelser, support og undervisningsmaterialer.