

Færdselssikkerhedskommissionen



2021-2030 Handlingsplan

Anbefalinger til indsatser

Titel

2021-2030

Handlingsplan

Anbefalinger til indsatser

Dato

November, 2020

Tryk

Vejdirektoratet

For at mindske miljøbelastningen trykker

Vejdirektoratet på papir der opfylder både FSC og

Ecolabel kravene.

ISBN (NET)

978-87-93945-90-6

ISBN

978-87-93945-91-3

Forsidefoto

Vejdirektoratet

Copyright

Færdselssikkerhedskommissionen, 2020

Indhold

Indledning	4
Mål og fokusområder	6
Aktører og interesser på trafiksikkerhedsområdet	8
Aktørers og interessenters forslag til indsatser	12
Strategiske initiativer baseret på rammer og udfordringer	36

Indledning





Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan er opdelt i to dokumenter:

1. **Mål og Strategi.** Et politisk strategisk dokument, der er målrettet de politikere og tekniske beslutningstager, der kan træffe beslutninger, prioritere indsatsen og afsætte de nødvendige økonomiske midler til arbejdet med trafiksikkerhed både i kommunerne og på landsplan.

Dokumentet indeholder Færdselssikkerhedskommissionens anbefalede mål for arbejdet med trafiksikkerhed frem mod 2030, Key Performance Indicators (KPI'er), hvormed Færdselssikkerhedskommissionen vil følge udviklingen på området, de valgte fokusområder inden for trafiksikkerhed, en kort beskrivelse af udvalgte rammer og udfordringer samt en beskrivelse af en række strategiske indsatser.

2. **Anbefalinger til indsatser** (dette dokument) indeholder kommissionens forslag til indsatser rettet mod de fokusområder, som tilsammen udgør over 90 % af de dræbte og alvorligt tilskadede. En lang række af indsatserne er også effektvurderet.

De enkelte aktører opfordres til at offentliggøre og dele viden om dokumenterede og skønnede effekter af indsatser inden for eget ressort på deres hjemmesider. Dermed kan kollegaer drage nytte af hinandens erfaringer, uanset om erfaringerne er gode eller dårlige. Det skal dog tages i betragtning, at der kan være effekter af konkrete indsatser, som er meget svære at måle på med udgangspunkt i antallet af personskader på grund af et spinkelt datamateriale, og hvor det ikke giver mening at offentliggøre en egentlig effekt.



Foto: Vejdirektoratet

Mål og fokusområder



Mål for perioden 2021-2030

Færdselssikkerhedskommissionens ønske er, at handlingsplanen skal fungere som et strategisk dokument, der kan bruges i det politiske arbejde, men også som et dokument hvor man kan hente inspiration i anbefalingerne til konkrete indsatser, der kan højne trafiksikkerheden.

Processen med at udarbejde handlingsplanen har været åben, og alle medlemmer i kommissionen har haft mulighed for at kommentere planen. Det vigtigste bidrag fra medlemmerne i kommissionen har været at foreslå indsatser, som skal bidrage til, at man når målene i 2030.

Som noget nyt i denne handlingsplan er det besluttet at supplere ovennævnte målsætning med et mål om at halvere antallet af lette tilskadekomster i henhold til data i Landspatientregisteret, som det fremgår af handlingsplanens Mål og Strategi.

Fokusområder for indsatser

Det er behov for målrettede indsatser, hvis de ambitiøse mål skal nås. Derfor har Færdselssikkerhedskommissionen udpeget fem områder, som skal være i fokus for indsatserne i handlingsplansperioden 2021-2030. Fokusområderne er beskrevet i handlingsplanens Mål og Strategi.

De fem fokusområder er:

- Eneulykker:** Eneulykker defineres som ulykker, hvor det eneste involverede færdselselement er et enkelt køretøj. Ud over motorkøretøjer indgår også eneulykker med cykler. Eneulykker med fodgængere er ikke omfattet af handlingsplanen.
- Frontalkollisioner:** Frontalkollisioner eller mødeulykker defineres som en kollision mellem to køretøjer, der færdes i modsat retning på samme vej. Ulykkerne kan ske i forbindelse med overhaling, eller ved at et af køretøjerne uforvarende kommer over i modsat vognbane.
- Krydsulykker:** Krydsulykker kan i udgangspunktet omfatte ulykker i alle vejkryds med tre, fire eller flere vejgrene, uanset reguleringsform, samt ulykker i rundkørsler. Ulykker, der sker i indkørsler, er ikke medregnet i dette fokusområde.
- Lette trafikanter:** Dette fokusområde omhandler personskadeulykker, hvor lette trafikanter er kommet til skade eller er blevet dræbt. Med lette trafikanter menes her fodgængere, cyklister, knallertførere og brugere af små, motoriserede køretøjer som fx el-løbehjul.
- Unge bilførere:** Definitionen for dette fokusområde er personskadeulykker, hvor mindst én bilfører har været under 25 år, og hvor den unge bilfører har kørt enten personbil eller varebil.

Der kan være et vist overlap mellem fokusområderne. Fokusområderne "eneulykker" og "frontalkollisioner" er fx to klart adskilte kategorier af ulykker, mens fokusområdet "lette trafikanter" i betydeligt omfang også omfatter ulykker inden for de øvrige fokusområder. Det betyder, at man skal være varsom med at lægge antal ulykker for flere fokusområder sammen, men i forhold til de kommende indsatser er overlappet en klar fordel, fordi en indsats rettet mod ulykker i ét bestemt fokusområde også i et vist omfang vil kunne have en effekt på ulykker i de andre fokusområder.

De fem fokusområder er desuden valgt, så de – uanset den præcise afgrænsning mellem områderne – omhandler ulykker, der tilsammen har resulteret i over 90 % af de politiregistrerede dræbte og alvorligt tilskadekomne i perioden 2015-2019.

Aktører og interessenter på trafikikkerhedsområdet

Aktører på færdselssikkerhedsområdet er bl. a.:

- Kommunerne
- Vejdirektoratet
- Færdselsstyrelsen
- Politiet
- Rådet for Sikker Trafik
- Lastbilbranchen
- KL
- Transport- og Boligministeriet
- FDM
- Fagforeninger
- Cyklistforbundet
- Havarikommissionen for Vejtrafikulykker
- Kommunerne/regionerne
- Dansk Kørelærerunion
- DTU
- AAU BUILD

Dansk trafikikkerhed er præget af et godt samarbejde mellem mange aktører. Det er en styrke, og det sikrer en bred forankring af tiltag samt en levende debat om vejen til bedre trafikikkerhed for alle. Sammen med trafikanternes eget personlige ansvar for at agere hensynsfuldt og agtpågivende i trafikken er det et stærkt, tværfagligt fællesskab, som kan knække ulykkeskurver og skabe en mere sikker trafik. Som eksempler kan nævnes følgende:

- Indsatsen mod for høj hastighed på landevejene vidner om et tæt samarbejde mellem aktørerne, hvor Vejdirektoratet, kommunerne, Rådet for Sikker Trafik og politiet gennem mange år har samarbejdet, bl.a. gennem anlæg af rundkørsler, sortpletudpeging, hastighedskampanjer og kontrol. Desuden har forskningsinstitutioner som DTU bidraget med vidensgrundlag til brug for implementering og efterfølgende evaluering af nye tiltag som fx ATK.
- Lastbilbranchen, fagforeninger, Cyklistforbundet, Rådet for Sikker Trafik, Færdselsstyrelsen, politiet, kommunerne, Vejdirektoratet og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) har samarbejdet om en række initiativer for at forhindre højresvingsulykker mellem cyklister og lastbiler.

Opgaven med at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken kan ikke varetages af én enkelt aktør. Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer hver enkelt aktør at gøre det, de er bedst til, og til at fremme og udvikle effektive indsatser inden for deres område. Derudover opfordres alle aktører også til at koordinere med og støtte op om andre aktørers arbejde og indsatser.

Aktørerne er først og fremmest offentlige institutioner – men aktører og interessenter såsom private firmaer og interesseorganisationer spiller også en vigtig rolle i gennemførelsen af indsatserne.

Offentlige myndigheder

De offentlige myndigheder har et ansvar for at arbejde med at reducere antallet af trafikulykker. Især Transport- og Boligministeriet og Justitsministeriet spiller en stor rolle i forhold til trafikikkerhed.

Transport- og Boligministeriet varetager reguleringen af færdsel og trafikikkerhed, herunder udarbejdelse af lovforslag og administrative forskrifter på området. Ministeriet er via Færdselsstyrelsen

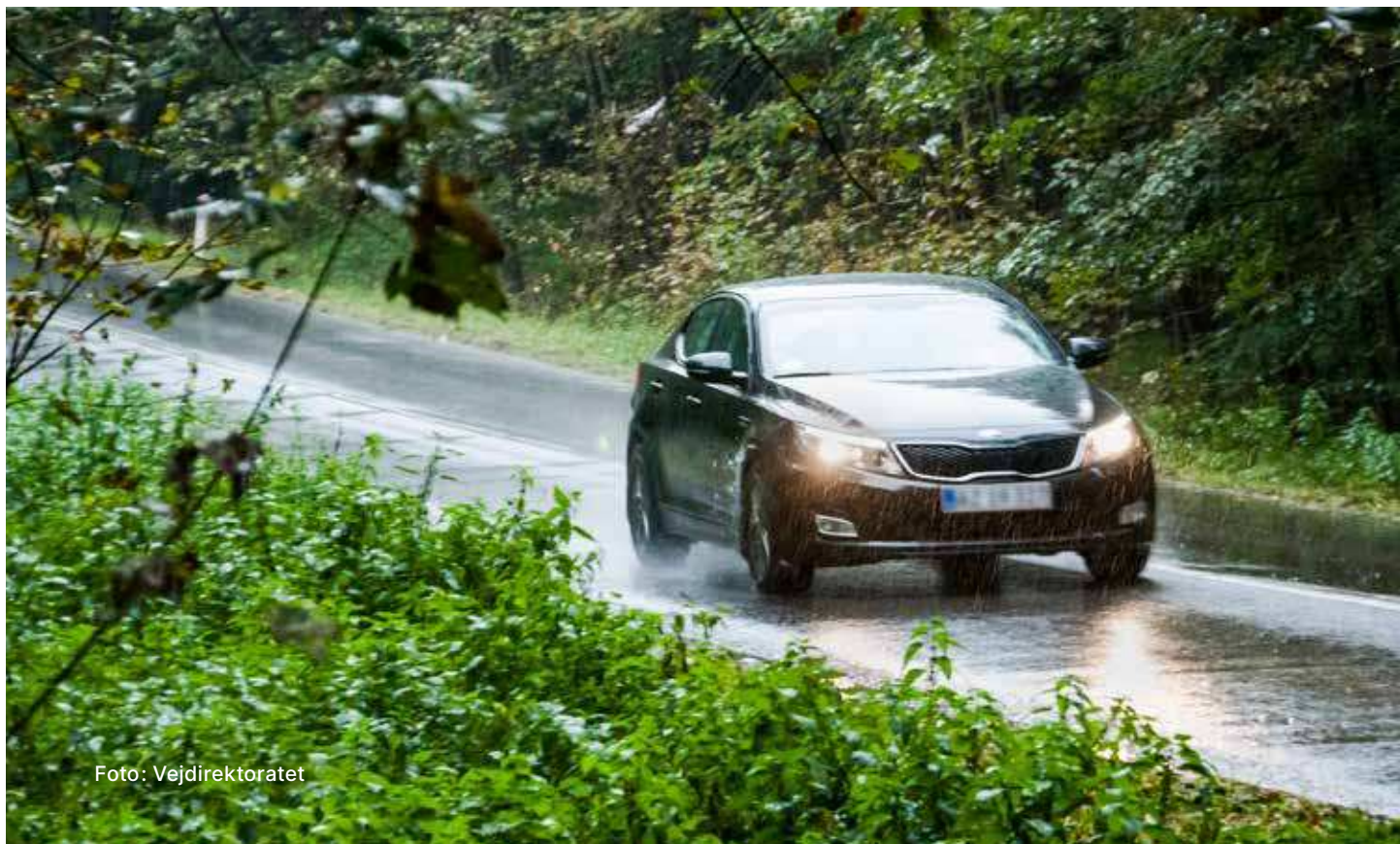


Foto: Vejdirektoratet

ansvarlig for bl.a. regler om køretøjers indretning og via Vejdirektoratet ansvarlig for det statslige vejnet. Vejdirektoratet fungerer også som sekretariat for udformning af vejregler, som ansvarlig for den nationale ulykkesdatabase og for undersøgelser af dødsulykker. Havarikommissionen for vejtrafikulykker er nedsat af transportministeren, og har siden 2001 foretaget dybdeanalyser af hyppigt forekommende alvorlige ulykkestyper. Endvidere er Færdselssikkerhedskommissionen nedsat af transportministeren.

Rådet for Sikker Trafik er en selvejende institution, som er knyttet til Transport- og Boligministeriet, og som varetager det langsigtede, nationale kampagne- og informationsarbejde, blandt andet udvikling af færdselsundervisning i folkeskolen.

Under Justitsministeriet hører politiet, som blandt andet udøver færdselskontrol med det hovedformål at øge færdselssikkerheden ved at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne. Herudover

spiller andre ministerier vigtige roller i forbindelse med forskning og tiltag inden for trafiksikkerhed og behandling. Det er fx Skatteministeriet, hvor Motorstyrelsen udfører afgiftsberegning for motorkøretøjer, herunder sikkerhedsudstyr.

Kommunerne er vigtige aktører i arbejdet med at forebygge trafikulykker, da de er ansvarlige for en stor andel af det danske vejnet. De spiller også en vigtig rolle i forhold til kampagner og information, da de er tæt på borgerne, herunder særligt skoleeleverne. Mange kommuner udarbejder trafiksikkerhedshandlingsplaner, som for størstedelens vedkommende bygger på Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplaner. Derudover spiller regionerne en vigtig rolle i forhold til behandling af de tilskadekomne og ved indsamling af data.



Foto: Vejdirektoratet

Den private sektor

Den private sektor består af mange aktører, som på meget forskellig vis kan bidrage til at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. En nærliggende måde til at fremme trafikikkerheden er at opfordre og engagere ansatte, så den kørsel, der foretages i og uden for arbejdstid, foregår så sikkert som muligt. Især for firmaer, som lever af transportydelse, kan en mere sikker kørsel desuden bidrage til et bedre arbejdsmiljø, sparede omkostninger til reparation og positiv branding. Brancheorganisationerne Dansk Transport og Logistik og ITD har for eksempel begge arbejdet målrettet med at fremme trafikikkerheden.

Andre private aktører er direkte medspillere i trafikikkerhedsarbejdet, for eksempel forsikringsbranchen som har en lang tradition for at støtte initiativer, innovation og adfærd, der kan bidrage til at reducere antallet af trafikulykker og skader. Også køreskolelærerne og deres organisationer spiller en afgørende rolle i uddannelsen af fremtidens trafikanter.



En meget vigtig del af udviklingsarbejdet inden for trafikikkerhed foregår i køretøjsindustrien, hvor flere fremtrædende bilmærker profilerer sig på at fremstille sikre biler. Denne udvikling bliver fremmet af regulering i EU, og den bliver synliggjort og vurderet i de tests, som instituttet Euro NCAP udfører. I de senere år har disse tests også fokus på sikkerheden for fodgængere og cyklister.

Interesseorganisationer

Interesseorganisationer for trafikantgrupper varetager medlemmernes interesser, herunder trafikikkerhed, ligesom de arbejder med kampagner på området. Herunder hører FDM, Cyklistforbundet, Dansk Fodgænger Forbund og de forskellige motorcykelorganisationer. Hertil kan også regnes de faglige forbund, der organiserer erhvervschauffører.

Organisationernes arbejde består bl.a. i at stille krav om forbedret trafikikkerhed til relevante institutioner såsom vejbestyrerne (stat og kommuner), men også ved at informere deres medlemmer om sikker adfærd i trafikken, herunder at arrangere events, kampagner og kurser med fokus på trafikikkerhed. Dertil kommer, at organisationerne råder over specifik viden inden for netop deres interesseområde. Det er derfor oplagt for myndigheder og andre aktører at inddrage interesseorganisationerne i arbejdet med at forbedre trafikikkerheden. Dette gælder også i forhold, hvor organisationerne prioriterer andre medlemsinteresser end trafikikkerhed.

Vidensinstitutioner

For at kunne yde effektive og målrettede indsatser er alle aktører afhængige af systematisk, forskningsbaseret og objektiv viden på området. Dette tilvejebringes af forskellige institutioner, men her er det vigtigt særligt at nævne DTU Management, Division for Transport (DTU), AAU BUILD og Odense Universitetshospital.

Aktørers og interessenters forslag til indsatser

Inddelt i hovedkategorier



Der er indkommet over 70 forslag til indsatser fra Færdselssikkerhedskommissionens medlemmer. Indsatserne har været diskuteret og vurderet i en arbejdsgruppe bestående af medlemmer fra Færdselssikkerhedskommissionen og deltagere fra medlemsorganisationerne.

Indsatserne er delt ind i 6 hovedkategorier:

1. **Undervisning og kommunikation**
2. **Vejudformning og trafikregulering**
3. **Lovgivning, sanktion og kontrol**
4. **Køretøjer og sikkerhedsudstyr**
5. **Data om ulykker**
6. **Forskning og samarbejde.**

For hvert forslag er det angivet, hvilke fokusområder indsatsen retter sig mod, og hvilke kategorier indsatsen hører under. Desuden er det angivet, hvilke ressortansvarlige myndigheder, organisationer eller vidensinstitutioner, som må tænkes at kunne gennemføre den konkrete indsats.

Hovedkategori 1

Undervisning og kommunikation

1.1. Styrkelse af færdselsundervisning i skolerne

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation, Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: Danmark har tilsluttet sig UNECE's Convention on Road Traffic ('Wienerkonventionen'), og har dermed forpligtet sig til at sørge for, at der undervises i trafikikkerhed på alle skoleniveauer. Rådet for Sikker Trafik og Kommunernes Landsforening bemærker, at Danmark (ud over Sverige) er det eneste land i Europa, hvor der fra ressortministeriet ikke følges op på, om skolerne når de mål, der er sat for færdselsundervisningen. Færdselsundervisningen er obligatorisk på alle trin, men det er et timeløst fag, hvilket medfører, at undervisningen nedprioriteres, særligt i udskoling.

Anbefaling: Det anbefales, at Børne- og Undervisningsministeriet etablerer en opfølgning, som sikrer, at færdselsundervisningen i alle grundskoler lever op til Fælles Mål for Færdselslære – med særligt fokus på trinmålene for indskoling, mellemtrin og udskoling. Det anbefales endvidere, at der iværksættes initiativer, som kan motivere skoler og lærere til at gennemføre systematisk og løbende færdselsundervisning i henhold til Fælles Mål for Færdselslære.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, Transport- og Boligministeriet, Børne- og Undervisningsministeriet.

1.2. Trafikundervisning på ungdomsuddannelser

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Ifølge Wienerkonventionen har Danmark forpligtet sig til at undervise i trafik på ungdomsuddannelserne. De unge på især de erhvervsrettede uddannelser er overrepræsenterede i ulykkesstatistikken. De er mere eksponerede, og de har en større accept af risikoadfærd. Men også unge på de gymnasiale uddannelser har en forhøjet risiko.

Anbefaling: Det anbefales, at der sker en udbredelse af systematisk undervisning på ungdomsuddannelserne, som vil have stor effekt på adfærden blandt de unge.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, Børne- og Undervisningsministeriet.

1.3. Børn og unges ulykker i fritiden.

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Meget få børn kommer til skade i trafikken. Men de børn der kommer til skade, kommer typisk til skade i fritiden – og ikke i forbindelse med skolestart som der typisk er meget fokus på.

Anbefaling: Det anbefales, at kommunerne også fokuserer deres trafiksikkerhedsindsatser på steder, hvor børn og unge færdes i deres fritid, og bl.a. sætter initiativer i gang målrettet foreninger, fritidstilbud mm.

Ressort: Kommunerne.

1.4. Tiltag til støtte for kvalificeret forældre/omsorgspersoners inddragelse – forældre som rollemodeller

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation, Lovgivning, sanktion og kontrol, Køretøjer og sikkerhedsudstyr, Andet (forskning).

Baggrund: Fra undersøgelser har vi evidens for, at forældre er meget vigtige rollemodeller, når det kommer til trafiksikkerhed for børn og unge. Det gælder forældres egen adfærd og klare aftaler om cykelhjelm, alkohol, mobil, hastighed og indgriben over for andre unges risikoadfærd.

Anbefaling: Det anbefales, at der udarbejdes tiltag, som kan give forældre/omsorgspersoner relevante redskaber til at understøtte trafiksikre vaner/adfærd hos børn og unge.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik og vidensinstitutioner/universiteter.

1.5. Ny køreuddannelse

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Køreuddannelsen blev sidst opdateret i 1986. En proces med at revidere og modernisere køreuddannelsen er netop igangsat.

Anbefaling: Det anbefales, at arbejdet med en ny og opdateret køreuddannelse færdiggøres, og at der i uddannelsen kommer et større fokus på adfærd og risikoforståelse, samt at førerassistentsystemer bliver et emne i køreuddannelsen som følge af den teknologiske udvikling.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, Færdselsstyrelsen.

1.6. Uopmærksomhedskampagne

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Distraction og uopmærksomhed er både internationalt og i HVU's rapporter udpeget som en af de tre mest afgørende ulykkesfaktorer. Det er derfor fortsat en væsentlig opgave at informere om de risici, der er ved at foretage handlinger under kørslen, som fjerner fokus fra kørslen – og samtidig pege på brug af de nye køretøjs-teknologier, der kan støtte og advare føreren i situationer, hvor føreren er distraheret og uopmærksom.

Anbefaling: Det anbefales, at der sker en målrettet kampagneindsats med hovedfokus på at minimere antallet af alvorlige trafikulykker, hvori der indgår en af de fire distraktioner: Motorisk, auditiv, kognitiv og visuel.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik.

1.7. Hastighedskampagne

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Hastighed fylder meget i ulykkestallene, hvor næsten halvdelen af dødsulykkerne har dette som en faktor. Det er alt fra mindre hastighedsovertrædelser til "vanvidsbilisme".

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en kampagneindsats, som skal medvirke til en øget risikoforståelse blandt trafikanterne for derved at ændre deres holdninger og adfærd, så flere kører efter forholdene og efter de gældende hastighedsgrænser.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik.

1.8. Unge bilister – Kampagne

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: De unge er mere risikovillige, og de har en større accept af uopmærksomhed, fart, spirituskørsel, manglende selebrug mv.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en kampagneindsats rettet mod unge bilister.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, kommunerne.

1.9. Ældre trafikanter – Kampagne

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Den danske demografiudvikling medfører en væsentlig større andel ældre trafikanter. Ældre har i forvejen en højere risiko pr. kørt kilometer end den øvrige befolkning.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en kampagneindsats rettet mod fodgængere, cyklister og bilister, som skal oplyse den ældre del af befolkningen om de faremomenter, som gør, at de er overrepræsenterede i ulykkesstatistikken, og om deres handlemuligheder for at begrænse ulykkesrisikoen.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, kommunerne.

1.10. Skolestartskampagne

Fokusområder: Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Der er stor utryghed omkring skoletrafik, og vi ved, at jo tidligere vi sætter ind med de gode trafikale vaner, jo større er effekten. Forældre er vigtige rollemodeller for børnenes trafiksikkerhed, og kampagnen har fokus på den sikre transport til og fra skole.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en skolestartskampagne.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, kommunerne.

1.11. Spirituskampagne

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Alkohol er fortsat en væsentlig ulykkesfaktor i mange trafikulykker med biler, knallertkørere og fodgængere.

Anbefaling: Det anbefales, at der fortsat gennemføres indsatser målrettet den brede befolkning, unge og trafikanter med et egentligt alkoholmisbrug.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, kommunerne.

1.12. Øget hjelmbrug – Cykel, knallert og små motoriserede køretøjer

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Brug af cykelhjelme reducerer risikoen for alvorlige hovedskader med ca. 60%. Øget hjelmbrug vil derfor kunne forebygge mange hovedskader blandt cyklister. I 2004 benyttede 6% af danske cyklister hjelme i bytrafikken. Gennem en effektiv kampagneindsats var denne andel hele 46% i 2019.

Anbefaling: Det anbefales, at en hjelmindsats skal hæve hjelmbrogsen for den voksne del af befolkningen, som har en væsentlig lavere hjelmbrog end skolebørn, hvor 78% benytter cykelhjelme.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet, vidensinstitutioner.

1.13. Trafikkultur – Kampagne

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Vi ser et skred i den trafikale kultur, hvor individet sætter sig selv i fokus, når de befinder sig i trafikken. Trafikken fungerer qua en kollektiv tilgang, hvor alle holder for rødt, holder afstand, giver plads og generelt overholder gældende regler.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en kampagne, som skal have et bredt fokus på en bedre trafikale kultur.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, kommunerne.

1.14. Baglygter – Kampagne

Fokusområder: Krydsulykker, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Der er stadig en betragtelig del af bilparken, som ikke automatisk tænder baglygterne, når der anvendes kørellys. Dette skaber utryghed hos de øvrige trafikanter og skal løbende kommunikeres til bilisterne.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en baglygtekampagne.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, Færdselsstyrelsen/Transport- og Boligministeriet, FDM.

1.15. Unge i trafikken – Kampagne for teenagere

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: De 10 farligste år i trafikken er fra man er 16-25 år – de tegner sig for hele 21% af de dræbte og alvorligt tilskadede (2015-2019). Der er mange ting på spil i teenage-årene, hvor faktorer som fx gruppepres, fysiologisk udvikling og manglende impuls kontrol gør det svært for de unge at følge de regler, som gælder i trafikken – og som de måske har aftalt med deres forældre.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en kampagne, som skal sikre, at de unge, støttet af deres forældre, får en mere trafikikker adfærd (hastighed, spiritus, ulovlig knallert, manglende cykelhjelme mv.).

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, kommunerne.

1.16. Manglende/utillstrækkelig orientering – Kampagne

Fokusområder: Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Manglende orientering fylder mere og mere i ulykkesstatistikkerne (34% i Den Udvidede Dødsulykkesstatistik 2018). Fx i forbindelse med svingning, bakning, vigepligts-situationer eller overhaling, hvor andre trafikanter overses enten pga. forkert, mangelfuld eller ikke eksisterende orientering.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en kampagne, som skal gøre opmærksom på, hvad korrekt orientering er, og hvorledes det skal styrkes hos de danske trafikanter.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, kommunerne.

1.17. Trafikpolitik på skoler

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation, Andet.

Baggrund: En trafikpolitik sætter rammerne for trafikundervisningen, for afviklingen af trafikken omkring skolen og for trafikvaner hos børn og voksne. Kort sagt viser trafikpolitikken vejen til sikker skoletrafik, hvorfor trafikpolitikker ønskes implementeret på langt flere skoler.

Anbefaling: Det anbefales, at der sættes fokus på, at trafikpolitikkerne sikrer trafikundervisning på alle trin.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, KL, Børne- og Undervisningsministeriet, kommunerne.

1.18. Trafikpolitikker i private og offentlige virksomheder. Krav til indkøb.

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation, Lovgivning, sanktion og kontrol, Køretøjer og sikkerhedsudstyr.

Baggrund: European Transport Safety Council (ETSC) vurderer, at op imod 40% af alle trafikulykker er relateret til kørsel i erhvervmæssig sammenhæng.

Anbefaling: Det anbefales, at både offentlige og private virksomheder indfører en trafik-sikkerhedspolitik med klare regler for medarbejdernes adfærd i trafikken samt stiller trafik-sikkerhedsmæssige krav til udbudte kørselsopgaver:

- Indførelse af trafiksikkerhedspolitikker med fokus på medarbejdernes kørselsadfærd, primært rettet mod risici ifm. hastighed, uopmærksomhed/distraction, træthed og selebrug.
- Der bør stilles krav i udbudsmaterialet ved køb af nye køretøjer eller køb af transportopgaver. Kan indeholde:
 - Krav til køretøjers sikkerhedsniveauer, sikkerhedsudstyr, udsyn m.m.
 - Krav til udførelse af transportopgaver (f.eks. køre på særlige tidspunkter, særlige køretøjer, særlige ruter).
 - Krav om at virksomheden har retningslinjer for trafiksikker adfærd og gode arbejdsforhold for chaufførerne med pauser etc.

Det offentlige bør gå forrest i forhold til implementering af disse trafiksikkerhedsmæssige tiltag.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik, brancheorganisationer, styrelser, kommunerne og andre offentlige myndigheder.

1.19. Trafikpolitik i frivillige foreninger

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation.

Baggrund: Danmark bygger på foreninger, hvor sammenhold og et ens værdigrundlag danner fundamentet.

Anbefaling: Det anbefales, at kommuner samarbejder med modtagere af offentlige tilskud om indførelse af en trafikpolitik for derigennem at sikre, at børn og unge kan færdes sikkert til og fra fritidsaktiviteter – herudover sikker transport til og fra stævner og øvrige arrangementer. Med trafikpolitikkerne kan foreningerne ligeledes bidrage til at forme holdninger og adfærd hos deres medlemmer.

Ressort: Rådet for Sikker Trafik.

Hovedkategori 2

Vejudformning og trafikregulering

2.2. Større udbredelse af trafiksikkerhedsrevision

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Vejudformning og trafikregulering.

Baggrund: Trafiksikkerhedsrevision er en systematisk og uafhængig granskning af trafiksikkerhedsforhold for alle trafikantgrupper i et nyt vej- eller trafikanlæg. Formålet med trafiksikkerhedsrevision er at gøre nye og ombyggede veje så sikre som muligt, før vejene bliver bygget, og inden der sker ulykker. Trafiksikkerhedsrevision kan påvise trafikfarlige fejl eller mangler ved nye veje og trafikreguleringstiltag, herunder projekter der tager udgangspunkt i andre forhold end de trafikale som fx skybrudsprojekter, byrumsprojekter m.m.

Anbefaling: Det anbefales, at der sker en større udbredelse af trafiksikkerhedsrevision.

Ressort: Kommunerne, Vejdirektoratet.

2.3. Trafiksikkerhedsinspektion (drift og vedligehold)

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Vejudformning og trafikregulering.

Baggrund: Trafiksikkerhedsinspektion (TSI) er en metode til systematisk og periodisk tilbagevendende vurdering af sikkerhedsforholdene på eksisterende veje. En trafik-sikkerhedsinspektion kan omfatte en vurdering af de samme parametre som en trafik-sikkerhedsrevision, eller den kan omfatte en delmængde af alle de forhold ved vejen, der har betydning for trafiksikkerheden.

Anbefaling: Det anbefales at fremme anvendelsen af trafiksikkerhedsinspektion (TSI) i kommunerne og bruge resultaterne fra TSI ved planlægning af drift og vedligehold for at forbedre vejenes sikkerhed. Desuden bør der ses på muligheden for, at vejene i højere grad end i dag trafiksikres, fx når forsyningsselskaber udfører ledningsarbejde.

Ressort: Kommunerne.

2.3. Øget brug af differentierede hastighedsgrænser

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Vejudformning og trafikregulering.

Baggrund: I de alvorlige ulykker, som HVU har analyseret, er overskridelse af hastighedsgrænsen og kørsel med for høj hastighed i forhold til forholdene medvirkende årsag i omkring halvdelen af de analyserede ulykker. Hastigheden har enten bidraget til, at ulykken skete, eller at personskaderne blev alvorlige. Indsatserne rettet mod dette dominerende problem står på flere ben; kontrol, kampagner, bilteknologi og vej/trafikregulering.

Anbefaling: Det anbefales, at der sker øget brug af differentierede hastighedsgrænser inden for vej/trafikregulering, også kaldt hastighedsplanlægning. Dette gøres ved, at den lokale hastighedsgrænse på en given strækning eller i et begrænset område fastsættes efter vejens, områdets og krydsenes funktion og sikkerhedsniveau. Udover at forbedre sikkerheden kan dette også bidrage til øget respekt for hastighedsgrænser.

Ressort: Vejdirektoratet, kommunerne.

2.4. Vejtekniske trafiksikkerhedstiltag på veje i åbent land

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Vejudformning og trafikregulering.

Baggrund: En stor del af de mest alvorlige ulykker sker på veje i åbent land, hvor hastigheden er høj. Det er i det ulykkesforebyggende arbejde vigtigt at sætte ind med de tiltag, som har størst mulig effekt.

Anbefaling: Det anbefales, at der sker en systematisk forbedring af veje i åbent land med fokus på at forbedre strækninger og kryds med mange ulykker.

De forskellige tiltag, der kan bruges, er bl.a.:

- **Rumleriller:** Rumleriller kan etableres i vejmidten for at modvirke mødeulykker eller i vejsiden for at modvirke afkørselsulykker.
- **Midterautoværn på større veje:** Etableringen af midterautoværn på tosporede veje kan kombineres med en samtidig udbygning af vejen til en "2+1-vej" for at bevare trafikanternes overhalingsmuligheder.
- **Midterudvidelse i kurver:** En spærreflade er med til at synliggøre kurvens forløb, og den udvidede afstand mellem kørselsretningerne giver øget mulighed for, at mødeulykker kan undgås.
- **Afmærkning i kurver:** Forstærket kurveafmærkning er et muligt tiltag i kurver for at forebygge afkørselsulykker i åbent land.
- **Etablering af sikre sideområder:** For at forebygge ulykker, hvor et køretøj kommer ud i rabatten, kan der både gøres en indsats for at give føreren mulighed for at genvinde kontrollen over køretøjet og for at mindske skadesomfanget ved at fjerne eller afskærme påkørselsfarlige genstande.
- **Etablering af "2 minus 1-veje" i åbent land:** Formålet med "2 minus 1-veje" er især at forbedre forholdene for de lette trafikanter, hvor der ikke er cykelsti og evt. heller ikke fortov.

- **Lokal hastighedsbegrænsning i kryds i åbent land:** Etablering af lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t eller 70 km/t ved kryds i åbent land bevirker, at trafikanterne bliver mere opmærksomme på, at kørsel gennem krydsområdet kræver særlig opmærksomhed. Evt. suppleret med digitale tavler når der er sidevejstrafikanter.
- **Etablering af rundkørsler:** Etablering af rundkørsler har til formål at reducere antallet af krydsulykker.
- **Venstresvingskanalisering i vigepligtsregulerede kryds:** Dette kan være et effektivt middel til at reducere antallet af ulykker i kryds i åbent land
- **Cykelstier i åbent land:** Cykelstier etableres blandt andet for at forbedre trafiksikkerheden for cyklister og knallertkørere.
- **“Din fart”-tavler:** Fartviseren blinker, hvis trafikanten overskrider den skilte hastighed, og gør dermed trafikanten opmærksom på hastighedsoverskridelsen.

Ressort: Kommunerne, Vejdirektoratet.

2.5. Vejtekniske trafiksikkerhedstiltag på veje i byzone

Fokusområder: Eneulykker, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere

Indsatskategorier: Vejudformning og trafikregulering

Baggrund: I byerne sker ulykkerne først og fremmest i kryds

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes forskellige tiltag, som kan forbedre sikkerheden i kryds, herunder fx.:

- **Forbedrede krydsningsfaciliteter for fodgængere:** Etablering af krydsningsfaciliteter såsom stibroer og stitunneler, der kan nedsætte fodgængernes ulykkesrisiko, er centrale i forhold til at forbedre trafiksikkerheden for fodgængerne. Krydsningsfaciliteter i niveau med vejen kan bl.a. omfatte krydsningsheller og hastighedsdæmpende tiltag.
- **Overkørsler i vigepligtsregulerede kryds:** Overkørslerne har til formål at sikre, at sidevejstrafikanterne i højere grad erkender krydset og dets vigepligtsforhold, samtidig med at det kan have en hastighedsdæmpende effekt.
- **Afkortede cykelstier:** Formålet med afkortede cykelstier er bl.a. at øge bilisternes og cyklisternes opmærksomhed på hinanden ved at lade dem køre tættere på hinanden og i samme niveau.
- **Signaltekniske forbedringer:** De rent signaltekniske forbedringer omfatter fase-separering af cykel- og bilstrømme, før-grønt for cyklister og forlænget mellemtid.
- **Tilbagetrukket stoplinje:** Formålet med etablering af tilbagetrukket stoplinje er at lette især højresvingende lastbilchaufførers erkendelse af ligeudkørende cyklister og/eller fodgængere i signalregulerede kryds.
- **Hastighedsdæmpende foranstaltninger:** Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger skal sikre, at bilisterne overholder det planlagte hastighedsniveau på strækningen.

Ressort: Kommunerne, Vejdirektoratet.

2.6. Pulje til forbedring af trafiksikkerhed i kommuner

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation, Vejudformning og trafikregulering, Andet.

Baggrund: En stor andel af personskadeulykkerne sker på det kommunale vejnet, både i og uden for byerne. Cyklister, knallertførere og fodgængere udgør størstedelen af dem, der kommer til skade på det kommunale vejnet. Det er samtidigt den gruppe, som har haft den mindste reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede. Erfaringer fra tidligere statslige puljer viser, at denne form for målrettet samarbejde giver gode resultater i form af færre ulykker og øget videndeling.

Anbefaling: Det anbefales, at der etableres en trafiksikkerhedspulje, som kommuner kan søge tilskud fra for at gennemføre Færdselssikkerhedskommissionens anbefalede indsatser. Tiltag, der forbedrer sikkerheden for lette trafikanter, som fx lavere hastigheder og sikre kryds i byer, skal være i fokus, men også tiltag rettet mod de øvrige fokusområder skal fremmes. En del af puljen kan evt. afsættes til udviklingsprojekter. Der bør også være fokus på evaluering og videndeling.

Ressort: Transport- og Boligministeriet, Vejdirektoratet, kommunerne

2.7. Drift og vedligehold med øget fokus på trafiksikkerhed

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Vejudformning og trafikregulering.

Baggrund: Der bliver udført trafiksikkerhedsinspektion på statsvejene i øget omfang. Informationer, som indhentes ved inspektion, kan bruges ved planlægning af drift og vedligehold.

Anbefaling: Det anbefales, at den øgede brug af trafiksikkerhedsinspektion på statsvejene i endnu højere grad bruges til at prioritere trafiksikkerhedshensyn i drift og vedligehold på statsvejene i den kommende handlingsplanperiode.

Ressort: Vejdirektoratet.

2.8. Målrettede sikkerhedsforbedringer på det statslige landevejsnet

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker.

Indsatskategorier: Vejudformning og trafikregulering.

Baggrund: Eneulykker og frontalkollisioner udgør knap halvdelen af alle dræbte og tilskadekomne på statsveje i åbent land, og mange alvorlige personskadeulykker sker i kryds på det statslige landevejsnet.

Anbefaling: Det anbefales, at der i den kommende planperiode fokuseres på indsatser målrettet eneulykker og frontalkollisioner på statsvejene.

- **Opgraderinger af statslige landeveje:** Systematisk gennemgang med fokus på massetiltag som f.eks. rumleriller, autoværn mm.
- **Mødefri veje:** Veje med autoværn mellem kørselsretningerne på udvalgte, relevante strækninger i åbent land.
- **Krydstiltag i åbent land:** Venstresvingskanaliseringer, forbedring af oversigtsforhold mm.

Ressort: Vejdirektoratet, Transport- og Boligministeriet.

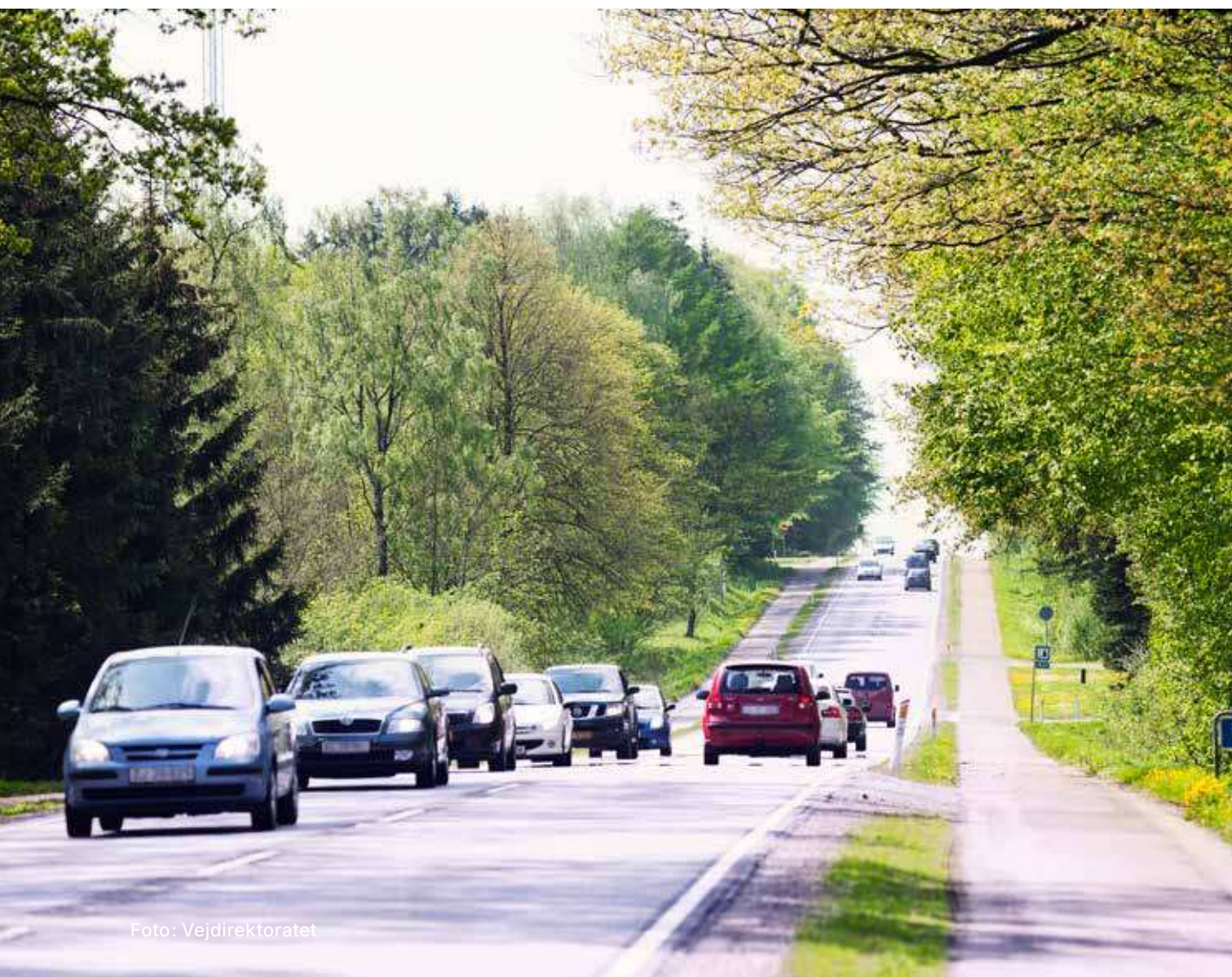


Foto: Vejdirektoratet

Hovedkategori 3

Lovgivning, sanktion og kontrol

3.1. Politiets indsatser mod for høj hastighed

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: Sammenhængen mellem for høj hastighed, antal ulykker og alvorlighedsgrad er en af de mest veldokumenterede inden for trafiksikkerhedsforskningen. For at undgå ulykker er det vigtigt at holde hastigheden på vejene nede på det tilladte. Politiets kontrolindsats mod for høj hastighed er med til at holde hastigheden og dermed antallet af ulykker nede.

Anbefaling: Det anbefales, at politiet fortsætter sin nationale strategiske indsats mod for høj hastighed.

Politiets nationale strategiske indsats mod for høj hastighed består bl.a. i udpegning af særligt ulykkes- og hastighedsbelastede strækninger, de såkaldte fokusstrækninger. På fokusstrækningerne opstilles der konkrete effektmål for den operative indsats. Målene om hastighedsreduktion fastsættes i dialog mellem politikredsene og Rigspolitiet.

Ressort: Politiet.

3.2. Kommunernes mulighed for at sætte hastighederne ned i byerne

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: Alt for mange lette trafikanter bliver dræbt eller kommer til skade i byerne.

Anbefaling: Det anbefales, at det bliver lettere for kommunerne at sætte hastighederne ned i byerne.

Ressort: Transport- og Boligministeriet, Vejdirektoratet.

3.3. Øget hastighedskontrol med Automatisk trafikkontrol (ATK)

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: ATK-indsatsen, både i form af den mobile og den stationære indsats, er et effektivt tiltag til at forebygge trafikulykker lokalt og på strækninger, hvor hastighederne er for høje.

Anbefaling: Det anbefales, at brugen af mobile ATK-enheder og stationære ATK-stationer udbredes til endnu flere veje i Danmark for at undgå alvorlige ulykker. Kameraerne placeres både på stats- og kommuneveje.

Ressort: Vejdirektoratet, politiet, Transport- og Boligministeriet.

3.4. Klip ved 20 % hastighedsoverskridelse (fartgrænser over 70 km/t)

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: Nogle trafikanter opfatter klipgrænsen som den vigtigste hastighedsgrænse. En nedsættelse af grænsen for, hvornår visse hastighedsoverskridelser medfører et klip i kørekortet, vil derfor kunne reducere mængden af trafikanter, der overtræder hastighedsgrænsen.

Anbefaling: Det anbefales, at grænsen for, hvornår en hastighedsoverskridelse medfører et klip i kørekortet, sænkes fra 30 % til 20 % på strækninger, hvor det er tilladt at køre 70 km/t eller derover.

Ressort: Transport- og Boligministeriet.

3.5. Politiets indsatser mod spiritus

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: Det er meget risikabelt at køre spirituskørsel; risikoen for at komme alvorligt til skade stiger eksponentielt med promillen. Risikoen ved at køre med en promille på mellem 0,8 og 1,2 anslås eksempelvis til at være 10-15 gange forhøjet. Cirka 10 % af det samlede antal dræbte og alvorligt tilskadede registreres i spiritusulykker på trods af, at 0,5 % af bilisterne kører med ulovlig promille. Derfor er politiets spirituskontrol fortsat vigtige.

Anbefaling: Det anbefales, at politiet fortsætter sin nationale strategiske indsats imod spirituskørsel. I den nationale operative strategi (2016-2020) er der fokus på et fortsat højt og uforudsigeligt kontroltryk mod spirituskørsel.

Ressort: Politiet

3.6. Behandlingstilbud til spiritusdømte

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation, Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: En del af de personer, der tages for spirituskørsel på vejene, har et alkoholproblem som bagvedliggende årsag til deres spirituskørsel. Erfaringer fra Sverige og fra et projekt på Bornholm har vist, at tilbud om samtale/behandling kan få en del af dem til at tage imod hjælp og dermed bidrage til mindsket spirituskørsel.

Anbefaling: Det anbefales, at der indføres en ordning for at sikre, at spiritusbilister får tilbud om samtale hos en misbrugskonsulent for at afklare evt. alkoholafhængighed, og at der efterfølgende tilbydes behandling til dem, der har behov for det. Formålet er at forhindre recidiv. Et 3-årigt forsøg (gennemføres 2019-2022) i Danmark kan bidrage til at afklare den mest hensigtsmæssige og effektive metode til at hjælpe de relevante borgere i behandling.

Ressort: Transport- og Boligministeriet.

3.7. Klip for manglende brug af sikkerhedssele

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: 98 % af danske førere af personbil benytter sikkerhedssele, desværre er det hver femte dræbte i personbil, der ikke benyttede sele. Klip i kørekortet for manglende selebrug vil helt sikkert løfte selebruget i den restgruppe, der ikke benytter sele og især blandt de unge.

Anbefaling: Det anbefales, at der indføres klip i kørekortet for manglende selebrug.

Ressort: Transport- og Boligministeriet.

3.8. Skærpelse af de nuværende regler om konfiskation af lille knallert

Fokusområde: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatsområde: Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: Der er for mange, som kommer til skade på en knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse.

Anbefaling: Det anbefales, at man skærper de nuværende regler i færdselsloven for konfiskation af lille knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse.

Ressort: Transport- og Boligministeriet.

3.9. Politiets indsatser mod uopmærksomhed/distraction

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: Uopmærksomhed anslås at være en faktor i cirka halvdelen af dødsulykkerne på vejene. Politiets kontrol retter sig særligt mod brug af håndholdt teleudstyr, fx mobiltelefon, der som det eneste er specifikt forbudt under kørsel.

Anbefaling: Det anbefales, at politiet fortsætter sin nationale strategiske indsats mod uopmærksomhed. I den nationale operative strategi (2016-2020) er der fortsat fokus på et højt og uforudsigeligt kontroltryk på uopmærksomhedsområdet. Hos dansk politi kontrolleres uopmærksomhed i trafikken især som brug af håndholdt teleudstyr, fx mobiltelefon.

Ressort: Politiet.

3.10. Rødkørselskontrol

Fokusområder: Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Lovgivning, sanktion og kontrol.

Baggrund: Ulykker, hvor den ene part er kørt over for rødt, ser ud til at udgøre en stigende andel af ulykker med dræbte og alvorligt tilskadede i byerne. Foruden ulykker medfører rødkørsel også reduktion i fremkommelighed, blokering af signalanlæg og dermed risikofyldte manøvrer for cyklister og fodgængere.

Anbefaling: Det anbefales, at der gennemføres et landsdækkende forsøg i tre år med automatisk kontrol af rødkørsel med kamera i særligt ulykkesbelastede kryds. Det skal desuden undersøges, om den automatiske kontrol også kan bruges til at registrere fodgængere og cyklister.

Ressort: Politiet, Transport- og Boligministeriet.

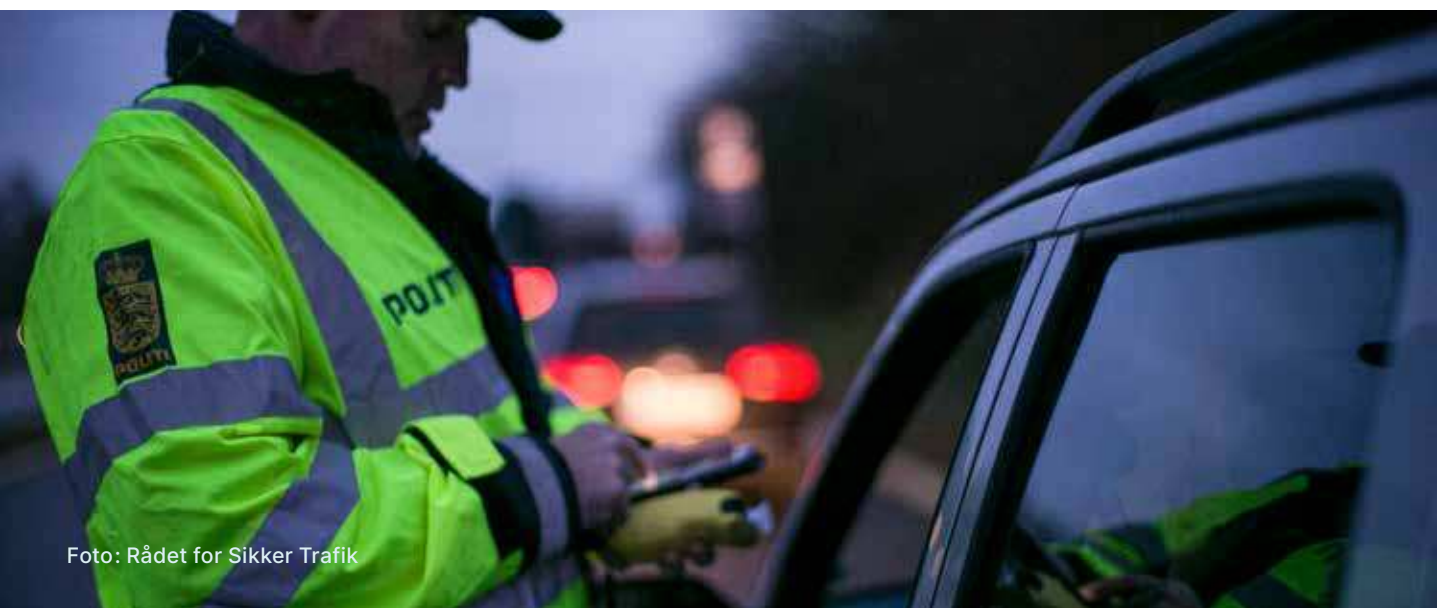


Foto: Rådet for Sikker Trafik

Hovedkategori 4

Køretøjer og sikkerhedsudstyr

4.1. Tiltag til sikring af køretøjsvedligeholdelse

Fokusområder: Eneulykker, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Lovgivning, sanktion og kontrol, Køretøjer og sikkerhedsudstyr, Andet (forskning).

Baggrund: Nyere forskning har vist, at manglende vedligeholdelse af køretøjer er en ulykkesfaktor i en række ulykker med lette trafikanter.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes tiltag, herunder vidensindsamling, som kan sikre, at cykler, knallerter og andre mindre tohjulede køretøjer er lovlige og i trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig vedligeholdelsestilstand. Tiltaget skal udformes, så det understøtter, at også mindre bemidlede/ressourcestærke trafikanter tilgodeses.

Ressort: Folketinget, uddannelsesinstitutioner, vidensinstitutioner/universiteter

4.2. Direkte udsyn i lastbiler

Fokusområder: Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Køretøjer og sikkerhedsudstyr.

Baggrund: Bedre udsyn i lastbiler kan være medvirkende til at nedbringe antallet af højresvingsulykker. Der arbejdes i FN-regi med at fastsætte bestemmelser om direkte udsyn fra tunge køretøjer. Disse bestemmelser ventes optaget i EU-reguleringen med endelig virkning fra 2029. I den forbindelse hentes der inspiration i en model fra London, der kategoriserer, i hvilken grad lastbiler giver føreren et direkte udsyn til omgivelserne. Kommunerne efterspørger dog muligheden for hurtigst muligt at kunne etablere en model svarende til modellen fra London.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en undersøgelse af mulighederne for etablering af "London-modellen" i større danske byer allerede inden for få år.

Ressort: Færdselsstyrelsen.

4.3. Målrettede afgiftslettelser på sikkerhedsteknologi

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation, Lovgivning, sanktion og kontrol

Baggrund: Afgifter kan bruges til at skabe incitament, til at forbrugere eller virksomheder foretager eller undlader at foretage bestemte valg. Reduktion i omkostninger gennem fradrag kan bruges som værktøj til at fremme tilvalg fra forbrugernes side, fx i forhold til ekstra sikkerhedsudstyr.

Anbefaling: Det anbefales, at der indføres en fradragsordning ved køb af ekstra sikkerhedsudstyr.

Ressort: Skatteministeriet, Transport- og Boligministeriet.

Hovedkategori 5

Data om ulykker

5.1. Trafikulykker i et samlet ulykkesregister/database

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Data om ulykker.

Baggrund: Det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde bygger i dag primært på politiets registreringer. Det er veldokumenteret, at der er et meget stort antal – også alvorlige ulykker – der ikke bliver registreret af politiet, men som alene bliver behandlet på akutmodtagelser mm.

Anbefaling: Det anbefales, at der igangsættes en ensartet national indsamling af data. Der etableres en ny landsdækkende database indeholdende trafikulykker fra både politi, Landspatientregisteret og akutmodtagelser efter den svenske STRADA model. Database designes, så det er muligt at koble flere datakilder på, fx forsikringsdata. Database skal indeholde stedfæstede ulykkesdata.

Ressort: Transport- og Boligministeriet, Sundheds- og Ældreministeriet, Vejdirektoratet, politiet, regionerne samt vidensinstitutioner/universiteter.

5.2. Systematiseret og opdateret registrering af trafikulykker i Landspatientregisteret

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Data om ulykker.

Baggrund: Trafikulykkesdata fra Landspatientregisteret har stor værdi for trafiksikkerhedsarbejdet, ikke mindst i relation til viden om lette trafikanter. Det er derfor vigtigt, at registreringen af ulykkesdata er så systematisk og relevant som mulig.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en indsats, som skal sikre bedst mulig kvalitet af trafikulykkesdata i Landspatientregisteret, herunder en gennemgang af den nuværende registreringspraksis med fokus på relevans af de eksisterende variable samt eventuelle behov for justering og opdatering til gavn for det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde.

Ressort: Regionerne, KL samt vidensinstitutioner/universiteter.

5.3. Systematiseret og opdateret trafikulykkesregistrering hos politiet

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere

Indsatskategorier: Data om ulykker

Baggrund: Trafikulykkesdata registreret af politiet er et afgørende datagrundlag for trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark. Det er derfor vigtigt, at registreringen af ulykkesdata er så systematisk og relevant som muligt, og at registreringen opdateres, så registreringen er tidssvarende i forhold til trafikbilledet i Danmark. I forbindelse med mulighed for ledsaget kørsel for 17-årige er det fx relevant at sikre registrering af information om ledsager i forbindelse med en ulykke.

Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en indsats, som skal sikre bedst mulig kvalitet af de politiregistrerede trafikulykkesdata, herunder en gennemgang af den nuværende registreringspraksis med fokus på relevans af de eksisterende variable, behov for justering og opdatering samt inddragelse af relevant teknologi med henblik på optimering af registreringsproceduren.

Ressort: Vejdirektoratet, politiet samt vidensinstitutioner/universiteter.

5.4. Ulykkesudpegning 2.0 – baseret på bredere datagrundlag end politiets data.

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Data om ulykker.

Baggrund: Flere og flere steder i landet benyttes registreringer fra Landspatientregisteret, data fra akutmodtagelser samt data fra ambulancekørsler i det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde. Brugen af disse data er ikke systematisk indarbejdet i vejledninger til trafiksikkerhedsinspektion, ulykkesudpegning mm. Der er således væsentlige data, der ikke benyttes i det systematiske forebyggende arbejde.

Anbefaling: Det anbefales, at der med baggrund i politiets data og nye datakilder, Landspatientregisteret, hospitalsregistreringer m.m. udarbejdes nye metoder til udpegning af ulykkesbelastede lokaliteter.

Ressort: KL, Vejdirektoratet, regionerne, vidensinstitutioner/universiteter.

Hovedkategori 6

Forskning og samarbejde

6.1. Viden om adfærd samt samspil mellem lette trafikanter og infrastruktur

Fokusområder: Eneulykker, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Vejudformning og trafikregulering, Andet: (forskning).

Baggrund: Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister stiger til trods for et samlet fald i cykeltrafikken. Omfanget af kørsel på el-cykel og speed pedelec stiger markant, og små nye motoriserede køretøjer er kommet til. Konsekvensen er en stor heterogenitet i kørselsmønstre og hastighed blandt de lette trafikanter og et stigende behov for viden, der kan understøtte sikker trafikafvikling for alle trafikantgrupper.

Anbefaling: Det anbefales, at der etableres en forskningsindsats med fokus på trafikantadfærd og interaktion mellem forskellige trafikantgrupper og infrastruktur som baggrund for udformning af infrastruktur (design og vedligeholdelse), så sikkerhed og fremkommelighed for alle køretøjstyper og trafikantgrupper på cykelstier tilgodeses.

Ressort: Vejdirektoratet, KL og vidensinstitutioner/universiteter.

6.2. Erhvervelse af ny trafikikkerhedsviden, brug af den og sikring af, at den bliver kontinuerligt forbedret

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Andet (forskning).

Baggrund: Opdateret og evidensbaseret viden på højt niveau om ulykkesårsager og bagvedliggende faktorer er en afgørende forudsætning for at kunne udarbejde målrettede og kosteffektive forebyggende tiltag i relation til trafikanten, køretøjsteknologi samt vejudformning og infrastruktur. Samtidig er det en forudsætning for at kunne fastholde og forbedre Danmarks anerkendelse inden for trafikikkerhedsområdet både mht. viden og resultater.

Anbefaling: Det anbefales, at universiteter og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker fortsat skal undersøge, dybdeanalysere, evaluere og publicere centrale aspekter inden for trafikikkerhed. Undersøgelser og forskning skal dels tage afsæt i udvikling og ændringer i den nationale danske kontekst, men samtidig inddrage resultater fra og være på niveau med den nyeste viden på området internationalt.

Ressort: Vidensinstitutioner/universiteter, Havarikommissionen for vejtrafikulykker og andre relevante ministerier og styrelser m.fl.

6.3. Forbedret lys på cykler

Fokusområder: Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Andet (forskning).

Baggrund: Et tidligere studie fra 2004/05 har påvist en trafiksikkerhedseffekt ved permanent brug af kørellys på cykler. Siden da er antallet af el-cykler, speed pedelecs, elektriske løbehjul og små motoriserede køretøjer vokset markant i Danmark. Den teknologiske udvikling har betydet, at flere cykler har navdynamo eller batteridrevet kørellys.

Anbefaling: Det anbefales, at der foretages en nærmere undersøgelse af denne udvikling og effekt på ulykker/personskader ved brug af kørellys, bremselys og blinklys for de eldrevne køretøjer samt for traditionelle cykler.

Ressort: Vidensinstitutioner/universiteter.

6.4. Undersøgelse om glatførebekæmpelse og renholdelse

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Andet (forskning).

Baggrund: Forskning på AAU BUILD har vist, at mange eneulykker med cyklister og fodgængere har dårlig vedligeholdt infrastruktur som medvirkende faktor. Det handler om både dårlig glatførebekæmpelse, manglende fejning, skæve fliser, huller i cykelstien osv. Der er også stor forskel fra kommune til kommune.

Anbefaling: Det anbefales, at der igangsættes en undersøgelse af, hvordan kvaliteten af vejmyndighedernes glatførebekæmpelse og renholdelse påvirker trafiksikkerheden specielt for de lette trafikanter.

Ressort: Vidensinstitutioner/universiteter.

6.5. Evaluering af afskaffelsen af det obligatoriske lægetjek ved 75 år

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter.

Indsatskategorier: Andet (forskning).

Baggrund: I 2017 blev den forkortede gyldighedstid for ældre personers kørekort (over 75 år) samt det obligatoriske helbredstjek i forbindelse med ældres kørekortfornyelse afskaffet. I forbindelse med afskaffelsen af alderstjekket blev lægernes forpligtelse til at være opmærksomme på sammenhængen mellem helbred og kørekort hos deres patienter samtidig skærpet. Der har fra forskellige organisationers side været udtrykt bekymring for, om trafiksikkerheden forringes som følge af afskaffelsen. Bekymringen relaterer sig især til, at risikoen for demens stiger med alderen, ligesom synet gradvist forringes. Det er endnu for tidligt at sige noget om effekten af regelændringen på baggrund af ulykkesstatistikken.

Anbefaling: Det anbefales, at der igangsættes en evaluering af den nye ordning, så snart det er muligt. På baggrund af en sådan evaluering vil man være i stand til at vurdere, hvorvidt der er et reelt behov for yderligere skridt til at forhindre, at (ældre) personer med manglende føreevne kører bil.

Ressort: Transport- og Boligministeriet samt Færdselsstyrelsen.

6.6. Styrkelse af det regionale trafiksikkerhedsarbejde (politikredse)

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Undervisning og kommunikation, Lovgivning, sanktion og kontrol, Vej-udformning og trafikregulering, Andet (samarbejde).

Baggrund: Der er positive erfaringer med den lokale organisering af trafiksikkerhedsarbejdet, som allerede i dag foregår i et antal politikredse. Det giver synergi, innovation og motivation blandt aktørerne, og det bør derfor bredes mere ud.

Anbefaling: Det anbefales, at det lokale arbejde forankres i politikredsene med følgende potentielle deltagere: Kommune (teknik- og skoleforvaltninger), politikredse, regioner, skadestuer, erhvervsliv og civilsamfundsorganisationer.

Ressort: Kommunerne, politikredse, regioner.

6.7. Digitalt hastighedskort

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Andet (samarbejde).

Baggrund: Et nationalt digitalt hastighedskort er et digitalt kortgrundlag, hvori hastighedsgrænserne på vejnettet i Danmark er geokodede. Kortgrundlaget er dynamisk, så det hele tiden afspejler de gældende faste og midlertidige hastighedsgrænser. Etableringen af et digitalt hastighedskort er en forudsætning for etableringen af intelligente hastighedstilpasningssystemer.

Anbefaling: Det anbefales, at arbejdet med at få oprettet og fordelt ansvaret for det digitale hastighedskort prioriteres højt.

Ressort: Transport- og Boligministeriet, Vejdirektoratet.

6.8. Håndbog: Kommunale trafiksikkerhedsplaner

Fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter, Unge bilførere.

Indsatskategorier: Andet.

Baggrund: Internationale erfaringer peger på, at det er vigtigt for en positiv udvikling på trafiksikkerhedsområdet, at der arbejdes efter en politisk vedtaget plan. Den nationale handlingsplan bør derfor følges op af kommunale handlingsplaner for at sikre størst mulig positiv udvikling på trafiksikkerhedsområdet.

Anbefaling: Det anbefales, at der udarbejdes en håndbog med inspiration til kommunernes arbejde med at udvikle en kommunal trafiksikkerhedsplan. Håndbogen skal indeholde inspiration til inddragelse af interessenter, udnyttelse af ulykkesdata fra flere datakilder, fokus på vejtekniske indsatser samt inspiration til ændret adfærd i trafikken og styrket kommunal trafiksikkerhedsorganisation.

Ressort: Vejdirektoratet, KL, Rådet for Sikker Trafik og politiet.

Strategiske initiativer baseret på rammer og udfordringer



De foreslåede indsatser er kendetegnet ved at være relativt konkrete og afgrænsede, selvom der også er stor variation. Trafiksikkerhedsarbejdet består imidlertid også af de vedvarende aktiviteter, der ikke altid er så lette at konkretisere, men som er vigtige at synliggøre. I dette afsnit er de strategiske initiativer, som også er omtalt i notatet Mål og Strategi, samlet.

Forskning, formidling og videndeling

Viden, der ikke formidles og deles, kan ikke anvendes af alle. Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer derfor alle aktører på trafiksikkerhedsområdet, der tilvejebringer ny viden gennem forskning, udvikling eller afprøvning i praksis, til at offentliggøre denne viden og lade andre aktører få gavn deraf.

Færdselssikkerhedskommissionen er af den opfattelse, at Danmark og de danske aktører bør:

- Deltage aktivt i trafiksikkerhedsarbejdet – både på europæisk og internationalt plan
- Fremme harmonisering og udbredelse af køretøjsikkerhedsteknologier på tværs af landegrænser
- Deltage aktivt i koordinerede indsatser på tværs af landegrænser inden for udvikling af trafiksikkerhedsmæssige initiativer
- Aktivt inspirere og hjælpe øvrige lande til at højne trafiksikkerheden
- Aktivt søge inspiration fra lande, der har bedre trafiksikkerhed end Danmark.



Foto: Vejdirektoratet

Strategiske overvejelser vedr. trafikantadfærd, undervisning og kommunikation

Sikkerhed hele livet

Der er forskellige udfordringer i trafikken, afhængigt af hvor man er i livet. Påvirkning af trafikantadfærd gennem uddannelse og kommunikation til alle aldersgrupper har spillet en afgørende rolle for den positive udvikling, og undervisning og målrettet kommunikation til relevante grupper vil derfor fortsat være afgørende.

Strategiske initiativer på området

- Styrkelse af trafikundervisningen gennem hele skolen, fra indskoling til og med ungdomsuddannelserne
- Ny køreuddannelse med et styrket fokus på risikoforståelse
- Påvirkning af trafikantadfærd gennem kampagner, trafikpolitik i virksomheder og målrettet kommunikation til relevante grupper
- Målrettede informations- og kommunikationsindsatser, som hjælper den enkelte trafikant med at navigere i forhold til nogle af de ændringer, som vi står overfor
- Civilkontrol, hvor trafikanter bliver bedre til at sige fra over for andres risikoadfærd
- Fortsatte indsatser inden for kommunikation, vejteknik og køretøjsteknologi til at sikre bedre overholdelse af hastighedsgrænser og tilpasning af hastighed
- Sprittuskørsel – Målrettet behandlingstilbud til spritusbilister med alkoholmisbrug
- Udbredelse af viden om uopmærksomhed og målrettede kommunikationsindsatser rettet mod specifikke typer af uopmærksom trafikantadfærd, f.eks. brugen af håndholdt mobiltelefon under kørsel.
- Kampagner og kommunikation med fokus på orientering i kryds
- Politikontrol – Fortsat målrettet hastighedskontrol af motorkøretøjer, sele- og hjelmkontrol, uopmærksomhedskontrol, samt kontrol og sanktion af cyklister og fodgængeres risikoadfærd. Særlig fokus på kontrol og sanktion af el-cyklers og små motoriserede el-køretøjers tuning
- Fokus på bedre trafikkultur.

Erhvervstransport og private firmaer

Der er et stort trafiksikkerhedsmæssigt potentiale i at forbedre sikkerheden blandt erhvervschauffører og i forbindelse med anden kørsel udført af private aktører. Det er vigtigt, at der bliver samlet op og formidlet erfaringer fra effektive tiltag til de private aktører, sådan at man sikrer, at indsatsen er målrettet.

Mulige indsatser:

- Krav stillet af det offentlige ved køb af gods- og persontransport, renovationskørsel mv.
- Certificeringsordning
- Virksomhedspolitik – retningslinjer for trafiksikkerhed
- Forsikringspræmier afhængig af kørsel
- Uddannelse af chauffører

Strategi vedr. politiets og vejmyndighedernes trafiksikkerhedsarbejde

Målrettet kontrol med trafikanter

Det overordnede formål med politiets færdselsindsats er at øge færdselssikkerheden ved at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne. Den nationale strategiske indsats på området rammesættes af den nationale operative strategi på færdselsområdet (2016-2020).

Politiets nationale operative strategi (2016-2020) rummer tre fokusområder:

- For høj hastighed
Politiet har tre redskaber til rådighed til hastighedskontrol:
 - Automatisk hastighedskontrol (ATK)
 - Lasermålinger
 - Videobiler/motorcykler.
- Spiritus-, narko- og medicinkørsel
Når det gælder kontrol af spiritus-, narko- og medicinkørsel, har politiet tre typer af kontroller:
 - Kontrol af tilfældigt udpegede trafikanter
 - Kontrol af trafikanter udpeget på mistanke
 - Totalkontroller hvor vejen blokeres, og hvor samtlige trafikanter standses og kontrolleres.
- Uopmærksomhed og distraktion
Hos dansk politi kontrolleres uopmærksomhed i trafikken især som brug af håndholdt mobiltelefon (fra 2019: Brug af håndholdt teleudstyr).



Foto: Havarikommissionen, Christoffer Askman

Trafiksikkerhed på kommunale veje og stier

Kommunernes indsats på færdselssikkerhedsområdet er afgørende for at udvikle og skabe et trygt og sikkert liv for borgerne. Kommunerne har også gode muligheder for at igangsætte aktiviteter for at forbedre trafiksikkerheden.

Ambitionen for det lokale samarbejde kan være at:

- Fremme en mere sikker adfærd og trafikultur
- Arbejde for at trafiksikkerhed i højere grad indgår i undervisningen i skolerne
- Øge evidens og viden for de kommunale beslutninger om trafiksikkerhed
- Styrke samarbejdet mellem nationale og lokale myndigheder om finansiering af trafiksikkerhedsarbejdet i kommunerne
- Styrke videndeling mellem kommuner og deltage i det nationale og internationale samarbejde om trafiksikkerhed.

Trafiksikkerhed på statsvejnettet

På statsvejnettet registreres ca. 30 % af alle trafikdræbte og ca. 20 % af de tilskadekomne i de politi-registrerede ulykker. Trafiksikkerhedsforbedringer på statsvejnettet kan derfor bidrage betydeligt til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i Danmark.

Strategiske initiativer:

- Massetiltag
- Mødefrie veje
- Systematisk ulykkesbekæmpelse
- Fokus på forbedring af lette trafikanters sikkerhed
- Trafiksikkerhedsrevision og -inspektion.

Særligt på motorveje:

- Differentierede hastighedsbegrænsninger på motorveje
- Initiativer, der mindsker vognbaneskift på motorveje
- Initiativer, der understøtter samkørsel
- Understøttelse af ny teknologi, der kan være med til at forhindre ulykker.

Strategiske overvejelser vedr. køretøjers teknologiske udvikling

Den teknologiske udvikling giver en masse muligheder inden for transportområdet og vil være et vigtigt element i kampen for at reducere antallet af ulykker og antallet af dræbte i trafikken. Men med udviklingen følger også en række udfordringer, hvilket stiller store krav til aktørerne på transportområdet.

Forslag til strategiske initiativer der kan bidrage til at få trafiksikkerheden i fokus i udviklingen og ikke mindst udbredelsen af ny teknologi i køretøjer:

- Understøtte nye organisatoriske setup, som kan understøtte teknologisk udvikling, der har fokus på trafiksikkerhed
- Tilladelser skal gå hånd i hånd med trafiksikkerheden, dvs. at hensynet til trafiksikkerheden altid skal inddrages, inden man træffer beslutning
- Tæt samarbejde mellem myndigheder og producenter
- Benyt afgiftssystemet til at fremme den teknologiske udvikling
- Gennem relevante uddannelser (fx køreuddannelsen, ved uddannelse af chauffører mv.) sikres fortrolighed med de nye teknologier
- Fokus på, hvorledes infrastrukturen og de nye køretøjer spiller sammen
- Aktivt påvirke arbejdet i EU ift. køretøjstekniske krav mv.
- Ændret afgiftspolitik ift. nyt sikkerhedsudstyr
- Sikre adgang til brug af data – med persondatasikkerhed for øje.

