

Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar

**Færdselssikkerhedskommissionens
nationale handlingsplan, 2013-2020**



Titel: Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar
Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020

Udgivet: 2013

Foto: HVU, Christoffer Askman, Ole Søndergaard, Rådet for Sikker Trafik

Layout: Ole Søndergaard

Copyright: Rådet for Sikker Trafik

Oplag: 2000 eksemplarer, 1. oplag

Tryk: Cool Gray

ISBN: 978-87-996468-0-7

Forord

Målsætningerne i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan for 2001-2012 var ambitiøse, og jeg må erkende, at vi var flere, der var spændte på, om vi kunne nå de høje mål.

Til min og mange andres store glæde nåede vi i fællesskab målene, og antallet af personer, der dræbes eller kommer til skade i trafikken, er halveret siden 2001. Faktisk forholder det sig således, at antallet af trafikdræbte og tilskadekomne er det laveste siden 1930, hvor man begyndte at lave ulykkesstatistik.

De flotte resultater er ikke nået ved, at Færdselssikkerhedskommissionen blot har opsat dem som mål. De er nået ved, at offentlige og private aktører og borgere – såvel sammen som hver for sig – har lagt sig i selen og taget ansvar for udmøntningen af handlingsplanens målsætninger.

Færdselssikkerhedskommissionen har nu færdiggjort arbejdet med sin nationale handlingsplan, der dækker perioden frem til 2020. Det er ikke muligt at sætte tal på, hvor mange trafikofre et samfund skal acceptere, idet én dræbt eller tilskadekommen i trafikken principielt er én for meget. Ikke desto mindre har kommissionen igen valgt at fastsætte klare og ambitiøse mål – maksimalt 120 trafikdræbte og maksimalt 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i trafikken i 2020.

I lighed med tidligere gældende handlingsplaner er den nye handlingsplans anbefalinger udformet som et idékatalog med forslag til mulige indsatser, som de relevante aktører kan lade sig inspirere af i kampen for at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne på de danske veje.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke alle, der har medvirket ved tilblivelsen af denne handlingsplan, ligesom jeg vil opfordre alle til at passe godt på sig selv og hinanden i trafikken.



Karsten Norbo
Formand for Færdselssikkerhedskommissionen

Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar

Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020

Om Planen

Færdselssikkerhedskommissionen

Indledning

Del 1: Målsætning, baggrund og forudsætninger

Hver ulykke er én for meget

Alle har et ansvar – samspillet mellem det offentlige, private og civile samfund

Målsætning

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Teknologi forbedrer trafikikkerheden – et kig i krystalkuglen

Del 2: Fokusområder og tiltag

Generelt om fokusområder

Fokusområde 1: For høj hastighed

Fokusområde 2: Spiritus, narkotika og medicin

Fokusområde 3: Uopmærksomhed

Fokusområde 4: Manglende sele- og hjelmbrug

Fokusområde 5: Fodgængere

Fokusområde 6: Cyklister og knallertførere

Fokusområde 7: Unge bilister op til 24 år

Fokusområde 8: Mødeulykker

Fokusområde 9: Eneulykker

Fokusområde 10: Ulykker i kryds i åbent land

Forsknings- og vidensbehov

Oversigt over tiltag

Færdselssikkerhedskommissionen

Sammensætning

Repræsentanter (stemmeret)

- MF Karsten Nonbo** som repræsentant for Venstre (formand)
- MF Jan Johansen** som repræsentant for Socialdemokratiet (næstformand)
- MF Kim Christiansen** som repræsentant for Dansk Folkeparti
- MF Jeppe Mikkelsen** som repræsentant for Det Radikale Venstre
- MF Jonas Dahl** som repræsentant for Socialistisk Folkeparti
- MF Henning Hyllested** som repræsentant for Enhedslisten
- MF Leif Mikkelsen** som repræsentant for Liberal Alliance
- MF Mike Legarth** som repræsentant for Det Konservative Folkeparti
- Byrådsmedlem, Esbjerg Kommune Bente Bendix Jensen** som repræsentant for KL
- Adm. direktør Erik Østergaard** som repræsentant for Dansk Transport og Logistik
- Direktør Jens Loft Rasmussen** som repræsentant for Cyklistforbundet
- Statsadvokat Jens Røn** som repræsentant for Rigsadvokaten
- Forhandlingssekretær Jørgen Aarestrup Jensen** som repræsentant for Fagligt Fælles Forbund 3F
- Økonomidirektør Lene Michelsen** som repræsentant for MC Touring Club og Danske Motorcyklister Råd
- Kontorchef Niels Henrik Larsen** som repræsentant for Justitsministeriet
- Landsformand, kørelærer, René Arnt** som repræsentant for Dansk Kørelærer-Union
- Kontorchef Thomas Jørgensen** som repræsentant for Transportministeriet
- Adm. direktør Thomas Møller Thomsen** som repræsentant for FDM

Faste sagkyndige (uden stemmeret)

- Direktør Anders Rosbo** som fast sagkyndig for Rådet for Sikker Trafik
- Politiassistent Bo Jonassen** som fast sagkyndig for Politiforbundet
- Afdelingslæge Ivar Gøthgen Hejde** som fast sagkyndig for Sundhedsstyrelsen
- Kontorchef Leif Lorenzen** som fast sagkyndig for Trafikstyrelsen
- Vicepolitidirektør Mogens Kjærgaard Møller** som fast sagkyndig for Københavns Politi
- Instituddirektør Niels Buus Kristensen** som fast sagkyndig for DTU Transport
- Vicepolitidirektør Ole Friis** som fast sagkyndig for Østjyllands Politi
- Områdechef Steffen Rasmussen**, som fast sagkyndig for KL
- Chefkonsulent Sven Krarup Nielsen** som fast sagkyndig for Vejdirektoratet
- Politidirektør Thorkild Fogde** som fast sagkyndig for Rigspolitiet

Sekretariat

- Fuldmægtig Jørgen Jørgensen**, Justitsministeriet (sekretær)
- Kontorfuldmægtig Christina Hjeresen**, Justitsministeriet (sekretariatsmedhjælper)

Færdselssikkerhedskommissionen igangsatte arbejdet med en ny handlingsplan i maj 2012.

Færdselssikkerhedskommissionens Opfølgingsgruppe har til opgave at følge op på den handlingsplan, der udløb ved udgangen af 2012, ligesom den via ideer og oplæg har bistået kommissionen i arbejdet med at udarbejde den nye handlingsplan for 2013-2020. Opfølgingsgruppen har til at hjælpe sig nedsat en arbejdsgruppe.



Organisering

Opfølgingsgruppen består af:

MF Jan Johansen som repræsentant for Socialdemokratiet (formand)

Politiinspektør Allan Nyiring som repræsentant for Rigspolitiet

Fuldmægtig Aziza Bjorholm-Petersen som repræsentant for Transportministeriet

Direktør Jens Loft Rasmussen som repræsentant for Cyklistforbundet

Dokumentationschef Jesper Sølund som repræsentant fra Rådet for Sikker Trafik

Afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen som repræsentant for Vejdirektoratet

Kontorchef Niels Henrik Larsen som repræsentant for Justitsministeriet

Bilinspektør Peter Dyrelund Jakobsen som repræsentant for Trafikstyrelsen

Områdechef Steffen Rasmussen, Københavns Kommune, som repræsentant for KL

Chefkonsulent Sven Krarup Nielsen som repræsentant for Vejdirektoratet

Public Affairs Manager Søren Lauridsen som repræsentant for Dansk Transport og Logistik

Afdelingschef Torben Lund Kudsk som repræsentant for FDM

Seniorforsker Tove Hels som repræsentant for DTU Transport

Fuldmægtig Jørgen Jørgensen, Justitsministeriet (sekretær)

Arbejdsgruppen består af:

DTU Transport (Seniorforsker Tove Hels og seniorrådgiver Lotte Larsen)

KL (Områdechef Steffen Rasmussen og trafikingeniør Anne Eriksson, Københavns Kommune)

Rigspolitiet (Vicepolitiinspektør Jørn Pakula Andresen)

Trafikstyrelsen (Bilinspektør Peter Dyrelund Jakobsen)

Vejdirektoratet (Fagkoordinator Lis Hillo Lørup, cand.scient. Mette Engelbrecht Larsen og chefkonsulent Sven Krarup Nielsen)

Rådet for Sikker Trafik (Dokumentationschef Jesper Sølund, specialkonsulent Søren Troels Berg og specialkonsulent Morten Kramer Nielsen). Rådet har været sekretariat for arbejdet

Læsevejledning

Handlingsplanen indledes med et punktnedslag i den aktuelle situation, hvor centrale udfordringer for at nå målet om færre dræbte og tilskadede berøres. Herefter følger i Del 1 en række uddybende afsnit om målsætninger, baggrund og forudsætninger, inden handlingsplanens Del 2 beskriver de 10 fokusområder med angivelse af de tiltag, som vil kunne bidrage positivt til en gunstig udvikling i ulykkestallene. Handlingsplanen afrundes med en kortfattet oversigt over forsknings- og vidensbehov samt en uddybende beskrivelse af tiltagene.



Indledning

Der er sket store ændringer i trafikken siden 1988, hvor Færdselssikkerhedskommissionen fremlagde sin første nationale handlingsplan. Antallet af køretøjer er steget, stat og kommuner har udbygget vejnettet, og bilerne er blevet langt sikrere. Handlingsplanen fra 1988 var en nyskabelse i dansk trafikikkerhed, og siden da har skiftende handlingsplaner fortsat linjen frem mod en målrettet og effektiv national indsats for færre dræbte og tilskadekomne i trafikken. Denne handlingsplan afløser den seneste revision fra 2007.

Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplaner har gennem tiden dannet en ramme for de indsatser, som statslige, regionale, kommunale og private aktører har stået for de sidste 25 år. Her har den fælles gensidige forpligtelse til at forbedre trafikikkerheden været en medvirkende årsag til faldet fra mere end 700 dræbte og næsten 13.000 tilskadekomne i slutningen af 1980'erne til nutidens omkring 200 dræbte og 4.000 tilskadekomne. De sparede liv og de færre tilskadekomne betyder naturligvis, at færre familier har måttet kæmpe med følgerne af en trafikulykke. For samfundet er der tillige opnået en væsentlig gevinst, idet færre dræbte og tilskadekomne har betydet færre udgifter til genoptræning og udbetaling af overførselsindkomster. Det kan med andre ord betale sig at investere i trafikikkerhed - både for den enkelte og for samfundet.

Færdselssikkerhedskommissionens vision er fortsat, at hver ulykke er én for meget. Handlingsplanen tager udgangspunkt i, at ulykker kan forhindres og personskadernes alvorlighed formindskes gennem lovgivning og kontrol, undervisning og kampagner samt vejteknik og sikkerhedsteknologi i køretøjerne. Handlingsplanen kan ses som et idékatalog og styringsredskab for aktørerne, som kan bruges på den korte og lange strategiske bane. Handlingsplanen fokuserer på de forandringer og forbedringer af trafikikkerheden, som aktørerne, der er nævnt i handlingsplanen, står for.

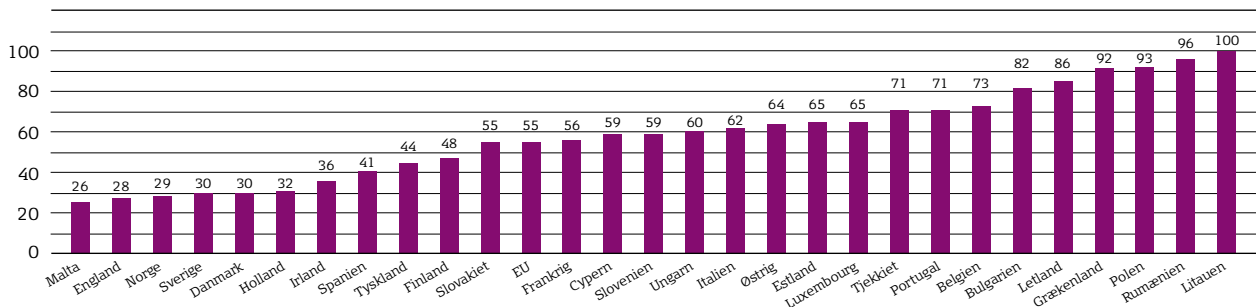
Færdselssikkerhedskommissionen har som mål, at der i 2020 maksimalt bør være 120 dræbte, 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i trafikken. Færdselssikkerhedskommissionen har således valgt at følge EUs målsætning fra 2010 om en halvering af trafikdræbte frem mod 2020 og har desuden valgt en tilsvarende målsætning for antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne. Det er en skærpelse i forhold til de tidligere handlingsplaners målsætninger om reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne.

Efter Færdselssikkerhedskommissionens vurdering er det realistisk at nå 2020-målsætningen, hvis der træffes de nødvendige politiske beslutninger og afsættes de nødvendige ressourcer. Rammen om målsætningen indkredses i denne handlingsplan af 10 fokusområder, hvor der efter Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse er størst effekt forbundet med at iværksætte tiltag. De beskrevne tiltag under hvert fokusområde er de midler, der kan bringes i anvendelse, såfremt

trafiksikkerheden skal højnes yderligere. De 10 fokusområder understøttes af målepunkter, der i tiden frem mod 2020 kan give aktørerne en indikation af, om den overordnede målsætning er realistisk at opnå.

De nordiske lande har gennem mange år ligget i front, når det handler om trafik-sikkerhed i Europa. Sverige, Norge og Danmark lå i 2012 alle i top 5 målt på færrest antal dræbte pr. 1 million indbyggere. Den position er det værd at arbejde for at bibeholde.

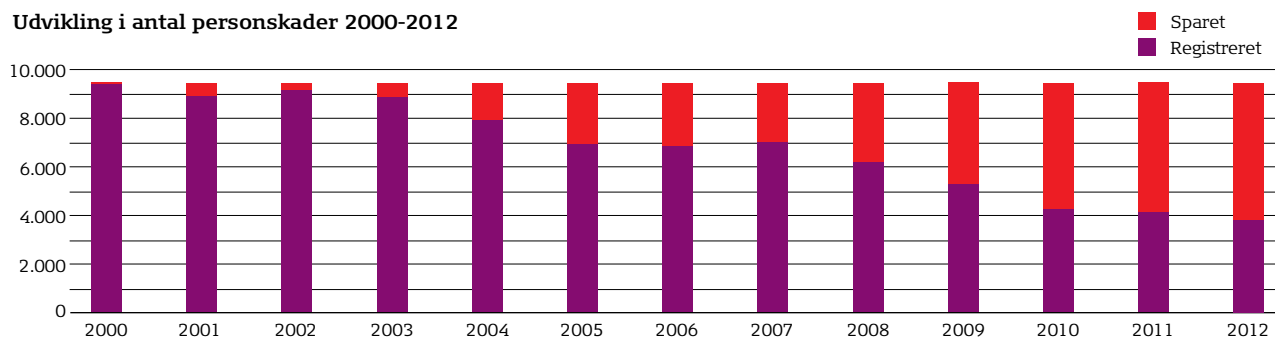
Dræbte pr. million indbyggere, 2012



Antallet af dræbte pr 1 mio. indbyggere i 2012. EU og Norge. Kilde: EU DG-MOVE (foreløbig opgørelse 2012) samt endelige nationale statistikker for S, DK, N og FIN for 2012/2013

Hvis man ser på den 13-årige periode fra 2000, hvor "Handlingsplan 2000. Hver ulykke er én for meget" blev udsendt, og frem til 2012, har udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken været særdeles positiv. I figuren nedenfor er den faktiske udvikling i antallet af personskader (dræbte plus tilskadekomne) i perioden 2000-2012 vist med violet. Den røde del af søjlerne viser reduktionen i antallet af personskader det pågældende år sammenlignet med 2000.

Udvikling i antal personskader 2000-2012



Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

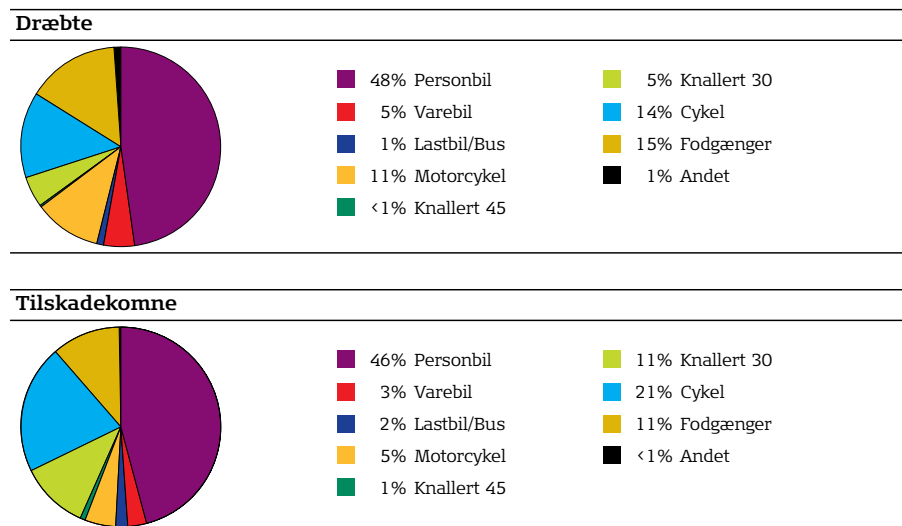
Fra 2000 til 2012 er antallet af perskader faldet 61%, og der er i alt sparet 35.245 personskader i perioden 2000 til 2012. Udregnet i 2010-priser giver det en samfundsøkonomisk besparelse på ca. 71 mia. kr., når der alene ses på de direkte målbare omkostninger ved trafikulykker – så som hospitals- og plejeudgifter, udgifter til politi og redningsvæsen, tabt arbejdsfortjeneste samt udgifter til materielle skader.

Færdselssikkerhedskommissionen er opmærksom på, at spørgsmålet om de enkelte tiltags gennemførelse må ansues i en bredere politisk og samfundsøkonomisk sammenhæng. Bedre trafikikkerhed er betinget af tilsvarende ressourcer. Omvendt kan investeringer i infrastruktur, adfærdsregulering og afgiftspolitik på sikkerhedsteknologi tjene sig hjem, eksempelvis i form af besparelser på genoptræning, sociale pensioner og tabt arbejdsevne.

Offentlige og private aktører har tilsammen et forpligtende ansvar for at sikre trafikanterne bedst muligt. Handlingsplanen er et konkret styringsredskab for de ansvarlige aktører inden for trafikikkerhed. For hvert tiltag er der udpeget en hovedansvarlig. De foreslåede tiltag er oftest formuleret som forslag til konkrete aktiviteter, som relaterer sig til en given målsætning, men tiltagene kan også have en mere overordnet og indirekte karakter som f.eks. tilvejebringelse af forskning og viden.

Hvem kommer til skade i trafikken?

I 2010-2011 blev der dræbt 475 personer i trafikken, ligesom 8.192 personer ifølge politiets registreringer kom alvorligt eller lettere til skade. Disse personer fordelte sig på følgende transportmidler:



Procentvis fordeling af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikulykker i 2010-2011 fordelt efter transportform. Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Definition af trafikulykke, dræbt i trafikken og alvorligt tilskadekomne

En trafikulykke er ifølge politiets definition en ulykke med mindst ét kørende element, som er sket på et offentligt tilgængeligt færdselsareal. Ulykker på privat grund og eneulykker med fodgængere tæller således ikke som trafikulykker i den officielle statistik. Som dræbte i trafikken regnes personer, der er døde inden for 30 dage som følge af en trafikulykke. Alvorligt tilskadekomne er personer, hvor politiet har angivet tilskadekomst og en anden skadetype end "alene lettere skade"

Det fremgår af begge figurer, at den største andel dræbte og tilskadekomne befandt sig i personbiler, hvilket er en afspejling af, at personbiler er det mest udbredte transportmiddel på de danske veje. De dræbte og tilskadekomne kan have været førere af bilerne eller passagerer. Størstedelen heraf var førere.

To ud af fem dræbte og tilskadekomne var de såkaldte bløde trafikanter, dvs. fodgængere, cyklister og knallertførere. Ved ulykkerne mellem biler og bløde trafikanter vil det typisk være de bløde trafikanter, der kommer alvorligst til skade.

Fem procent af de tilskadekomne i trafikken var motorcyklister, men ser man kun på de dræbte, udgør motorcyklisterne en væsentligt større andel. Personskader på motorcykel er altså ofte meget alvorlige.

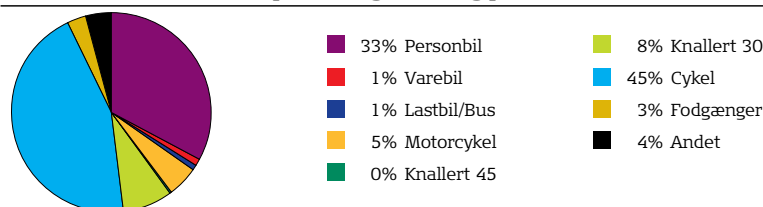
Der er meget få tilskadekomne og dræbte personer i lastbiler, busser og varebiler, fordi personerne ofte slipper uskadt grundet køretøjets størrelse og vægt.

Bedre ulykkesdata er en forudsætning

Det danske trafiksikkerhedsarbejde bygger grundlæggende på de officielle ulykkesdata, som politiet indberetter om personskadeulykker. Der registreres imidlertid også oplysninger om trafikrelaterede personskader i Landspatientregisteret. Disse oplysninger indeholder personskader, der stammer fra skadestue- eller sygehusbesøg, hvor patienten oplyser, at personskaden er sket som følge af en trafikulykke.

Fra Landspatientregisteret er det bl.a. kendt, at det reelle ulykkestal er markant større, når man sammenligner de personskader, der stammer fra politirapporterede ulykker, med personskader fra skadestuerne. Især er personskader blandt bløde trafikanter underrepræsenteret i politiets registreringer. Selvom hovedvægten vedrører mindre alvorlige personskader, er også alvorlige personskader underrepræsenteret.

Tilskadekomne fra Landspatientregisteret og politiet



Procentvis fordeling af personskader i 2011 indberettet på skadestuer, på sygehuse og af politiet, hvor det er oplyst, at personskaden er sket som følge af en trafikulykke.

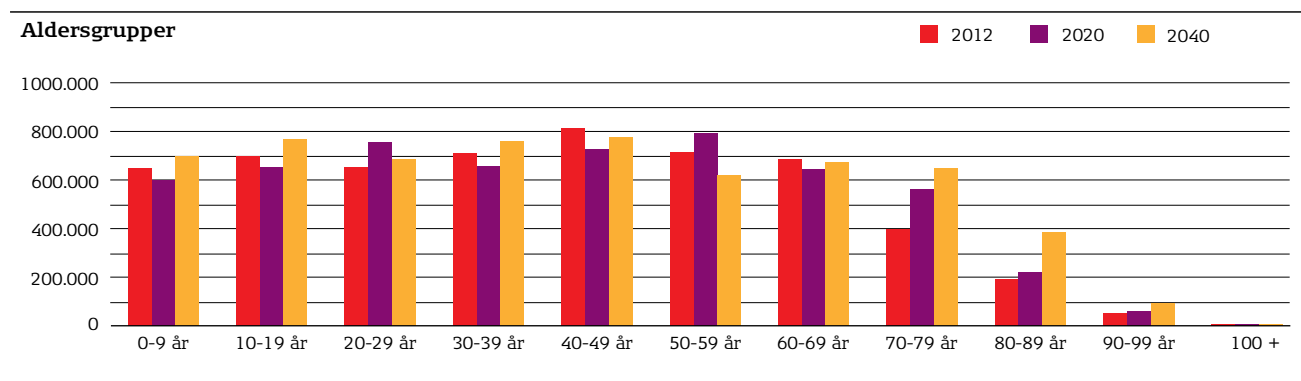
Kilde: Danmarks Statistik

På figuren ses fordelingen af de personskader, der er registreret i både Landspatientregisteret og af politiet. Det fremgår, at fordelingen af personskaderne afviger fra fordelingen af de politiregistrerede dræbte og tilskadekomne, bl.a. med en langt større andel personskader hos cyklister.

Systematisk landsdækkende registrering og brug af skadestuedata som supplement til politiets mere detaljerede oplysninger vil give et bedre beslutningsgrundlag – nationalt som lokalt – og styrke det danske trafikikkerhedsarbejde. For at dette er muligt, kræves det, at den nuværende skadestuerregistrering forbedres. Da skadestuedata indeholder flere lettere tilskadekomne end politiets registreringer, er det helt afgørende, at skadestuedata fremover kommer til at indeholde præcise oplysninger om skadesgraden for de involverede personer. Dette er ikke tilfældet i dag, hvor kun diagnoserne fremgår af Landspatientregisteret. Data fra skadestuerne indeholder heller ikke i dag hverken en angivelse af, hvor ulykken er sket, eller en beskrivelse af hændelsesforløbet. Disse oplysninger, som i dag er frivillige, bør gøres obligatoriske, hvis skadestuedata skal kunne benyttes af de forskellige aktører i trafikikkerhedsarbejdet. En forbedring af skadestuerregistreringen, så data kan bruges målrettet i trafikikkerhedsarbejdet, kræver omfattende investeringer bl.a. i form af tilførsel af ressourcer på skadestuerne til registrering og uddannelse samt til efterfølgende kvalitetssikring af data.

Demografi

Andelen af ældre i Danmark er stigende. Af nedenstående figurer ses fordelingen af den danske befolkning i 2012 på aldersgrupper og den forventede fordeling af befolkningen inden for samme aldersgrupper i 2020 og 2040.



Fordelingen af den danske befolkning i 2012 på aldersgrupper og den forventede fordeling af befolkningen på samme aldersgrupper i henholdsvis 2020 og 2040. Kilde: Danmarks Statistik

Som følge heraf vokser antallet af ældre trafikanter, og nutidens ældre forbliver heldigvis aktive og mobile langt op i årene. Da mobilitet er en vigtig del af dagligdagen, skal transportsystemet bl.a. være i stand til at imødegå de demografiske



udfordringer og forandringer. Det er således en vigtig opgave for samfundet at sørge for gode mobilitetsmuligheder til befolkningen og et sikkert transportsystem for alle typer trafikanter. Dette kan blive en transportpolitisk udfordring, eftersom ældre er mere fysisk skrøbelige og dermed har større risiko for at komme til skade, når en ulykke sker. Det gælder især på cykel og som fodgængere. I takt med at vore største byer vokser, bør arbejdet med at skabe sikre veje for cyklende og gående prioriteres.

Aldring medfører ændringer, som bl.a. afspejles i trafikantadfærden. Der mangler viden om disse ændringer med hensyn til bl.a. aktivitetsmønstre, præferencer, erfaring og køreevne. Med en sådan viden vil man blive i stand til at dokumentere den aldrende befolknings behov i relation til transportsystemet og tilvejebringe sikker mobilitet for de ældre. Dette vil også komme de øvrige trafikanter til gode.

Globaliseringen medfører en øget mobilitet på tværs af landegrænser - en mobilitet, som giver en øget trafikmængde både på tværs af grænserne og nationalt, hvor en del indenlandsk kørsel foretages af udlændinge. Det er vigtigt, at udviklingen følges, så der kan sættes ind, såfremt ulykesbilledet ændrer sig negativt med antallet af udenlandske chauffører. Et eksempel på dette var, da den såkaldte 'spejlgruppe' under Trafikstyrelsen informerede udenlandske lastbilchauffører uden kendskab til dansk cyklisttradition om højresvingsulykker med lastbiler og cykler.

Teknologi

Den passive og aktive sikkerhed i biler vil medføre helt nye muligheder for at støtte og sikre trafikanterne. Allerede i dag virker Euro NCAP som en katalysator for mere sikre biler for forbrugerne, og tiltag som selealarmer, stabilitetssystemer (ESC) og airbags har indvirket positivt på antallet af tilskadekomne i de seneste ti år. Intelligente trafiksystemer kan ligeledes medvirke til at forbedre trafikikkerheden og skabe sikkerhed for alle trafikanter.

Danmark er et af de førende lande i EU med hensyn til implementering og brug af moderne teknologi i hverdagen og i arbejdslivet. Fra Færdselsikkerhedskommissionens side lægges der vægt på, at nye sikkerhedsteknologiske fremskridt hurtigt implementeres i køretøjer.

Den teknologiske udvikling medfører også nye transportmidler, som kan byde på nye trafikikkerhedsudfordringer. De senere års udvikling i alternative motoriserede køretøjer som el-cykler, el-scootere og andre el-køretøjer bør følges nøje, så nye ulykkestyper undgås.

En positiv udvikling i teknologiske hjælpemidler kan modvirke de fejl, alle trafikanter i større eller mindre omfang begår, og hindre dem i at udvikle sig til alvorlige ulykker. Teknologi fritager ikke den enkelte trafikant fra vedkommendes personlige ansvar om at køre hensynsfuldt og efter lovgivningen, men frigør overskud til at skabe en bedre trafiksituation for den enkelte og for fællesskabet.

Udbredelse af ny sikkerhedsteknologi via økonomisk incitamentspolitik, f.eks. gennem omlægning af punktafgifter til kørselsafgifter eller via afgiftslempelser af sikkerhedsfremmende teknologier, kan ligeledes have en gunstig virkning på trafikikkerheden.

Effektiv indsats kræver fokus på det væsentlige

En effektiv indsats må nødvendigvis tage sit udgangspunkt i de reelle trafikikkerhedsmæssige udfordringer. Det har været afgørende for arbejdet i Færdselsikkerhedskommissionen, at de foreslåede indsatser er valgt ud fra en vurdering af indsatsernes effekt på de væsentligste trafikikkerhedsproblemer. Hovedindsatserne falder derfor i 10 fokusområder opdelt efter konstaterede ulykkesproblemer og deres relation til bestemte trafikantgrupper, bestemte ulykkestyper eller hyppigt forekommende ulykkesfaktorer. For hvert af fokusområderne foreslås en række specifikke tiltag. Disse tiltag er valgt ud fra deres forventede evne til at forhindre ulykker af den pågældende art eller formindske personskadernes omfang.

De 10 fokusområder er følgende:



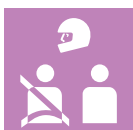
1. For høj hastighed



2. Spiritus, narkotika og medicin



3. Uopmærksomhed



4. Manglende sele- og hjelmbrug



5. Fodgængere



6. Cyklister og knallertførere



7. Unge bilister op til 24 år



8. Mødeulykker



9. Eneulykker



10. Ulykker i kryds i åbent land

De ti fokusområder overvåges løbende i perioden frem mod 2020 via opstilling af målepunkter, der danner grundlag for de nødvendige tiltag. Samtidig er der fortsat behov for et opdateret videns- og forskningsgrundlag, der kan kvalificere arbejdet med at forstå trafikanterne og den komplekse interaktion mellem teknologi og mennesker, som trafikken udgør.

Handlingsplanen angiver en række tiltag, der kan forbedre trafiksikkerheden. Tiltagene vil hver for sig kunne bidrage til bedre trafiksikkerhed, men det er i samspillet mellem tiltagene, at de bedste resultater opnås.

Efter Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse er forudsætningen for effektive tiltag et fyldestgørende datagrundlag, f.eks. gennem skadestuedata, en højt prioriteret forskningsindsats og en fortsat prioritering af den udvidede dødsulykkesstatistik og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, (HVU). Effekten af tiltagene og deres kosteffektivitet må dokumenteres gennem forskning og evalueringer for at sikre den bedst mulige anvendelse af de offentlige midler. Sideløbende med handlingsplanen er der udarbejdet understøttende faktaark, der i en grundig og tilgængelig form vil give aktørerne et indblik i mulige effekter af de enkelte tiltag.

I den forbindelse er det vigtigt at understrege, at der ikke kan foretages sammenligninger på tværs. Effekten af et større vejbygningsprojekt kan ikke sidestilles med effekten af lovtiltag, kampagner eller køretøjsteknologi. Der er tale om forskellige virkemidler, der gensidigt påvirker hinanden. Det er i kombinationen, at dansk trafiksikkerhed står stærkt.

Om tryghed i trafikken

Handlingsplanen tager sigte på at reducere antallet af trafikulykker og har et særligt fokus på ulykker, hvor personer kommer til skade eller bliver dræbt. Fokus i handlingsplanen er på sikkerhedsmæssige tiltag. I den almene debat blandes trafiksikkerhed ofte sammen med tryghed, fremkommelighed og komfort, og mange tiltag bliver fremhævet som trafiksikre, men retter sig nærmere mod problemer med eksempelvis fremkommelighed. Et tiltag, som forbedrer trafiksikkerhed, kan have positiv eller negativ indflydelse på tryghed og/eller fremkommelighed. Som eksempel kan nævnes et tiltag, som nedsætter hastigheden på en strækning igennem en by. Her forbedres trygheden for lette trafikanter, samtidig med at sikkerheden forbedres for alle. Imidlertid forringes fremkommeligheden for de bilister, der skal passere strækningen, mens bilister fra sidevejene vil få bedre fremkommelighed, når de skal svinge ud på strækningen. Det er vigtigt at informere trafikanterne om sikkerhedsbaggrunden for foretagne ændringer sådan, at der kan opnås en større accept blandt trafikanterne af disse ændringer. Derfor bør gennemførelse af sikkerhedstiltag ske sideløbende med information til trafikanterne om den sikkerhedsmæssige effekt af tiltaget.

DEL 1:

**MÅLSÆTNINGER, BAGGRUND OG
FORUDSÆTNINGER**



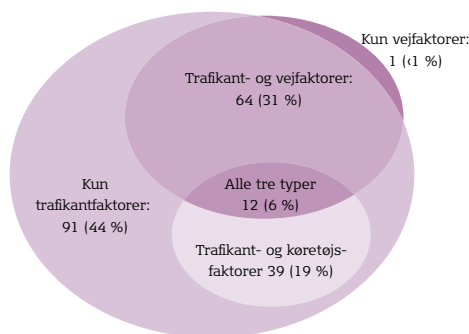
Hver ulykke er én for meget

"Hver ulykke er én for meget" har været den bærende vision for trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark siden år 2000. I den reviderede handlingsplan "Mod nye mål 2001 -2012" fra 2007 blev "Hver ulykke er én for meget" suppleret med "Trafiksikkerhed begynder med dig" for at understrege den enkelte trafikants ansvar i forhold til at fremme trafiksikkerheden.

Den enkelte trafikants ansvar for at færdes sikkert, overholde færdselsloven og ikke mindst foregå med et godt eksempel ved at vise hensyn og være agtpågivende, er stadig den væsentligste forudsætning for en mere sikker trafik. De senere år er vores viden om trafikanternes adfærd blevet udbygget sådan, at vi i dag kan supplere det personlige ansvar med tiltag, der mindsker trafikanternes ubevidste fejl og dårlige vaner. Endelig kan vi skride mere målrettet ind mod de få, der tilsidesætter hensynet til fællesskabet ved risikofyldt kørsel. Tilsidesættelse af hensynet til fællesskabet er for eksempel rødkørsel, som udsætter alle medtrafikanter for unødigt fare.

Adskillige danske og internationale dybdeundersøgelser af trafikulykker har dokumenteret, at trafikanternes adfærd er medvirkende til, at ulykken sker^{1,2}. Figuren nedenfor viser en opgørelse af de medvirkende faktorer i 207 ulykker, som HVU har dybdeanalyseret.

Opgørelsen viser, at trafikanternes fejl og uvaner har været medvirkende til mere end 90% af alle de analyserede ulykker².



Antal ulykker med trafikant-, køretøjs- og vejfaktorer. (Ulykkesfaktorer)

På den baggrund finder Færdselssikkerhedskommissionen det vigtigt, at der arbejdes for at ændre trafikanternes adfærd.

Analysen fra HVU, DTU Transport samt Vejdirektoratets udvidede dødsulykkesstatistik viser, at trafikanterne kan opdeles i to grupper alt efter, hvor bevidst deres risikoadfærd i trafikken er.

Den største gruppe trafikanter har en adfærd, hvor de begår fejl, uden at det er hensigten, og lejlighedsvis overtræder reglerne, evt. fordi de tolker loven på deres egen måde eller ikke kender den. Det kan f.eks. være trafikanter, der er

¹⁾ International kilde: Trafiksikkerhedshåndbog, 2007: <http://tsh.toi.no/index.html?21292>

²⁾ "Hvorfor sker ulykkerne?" HVU. 2009.

uopmærksomme pga. distraktion, som ikke orienterer sig, eller som ikke reagerer tilstrækkeligt i forhold til situationen. Det kan også være trafikanter, der kører lidt for hurtigt i forhold til hastighedsgrænsen eller forholdene.

Denne type trafikanter forårsager den største del af ulykkerne. Disse ulykker kan forebygges eller gøres mindre alvorlige ved at indrette og forbedre veje og omgivelser, så risikoen for fejl minimeres. Køretøjstekniske løsninger, der støtter trafikanterne, samt øget fokus på køreopgaven gennem adfærds-kampagner, oplysninger, træning og kontrol kan også bidrage til forebyggelsen.

Færdelssikkerhedskommissionen vil arbejde for, at trafikanternes fejl ikke medfører alvorlige ulykker

En anden og mindre gruppe er de risikovillige trafikanter, som bevidst udsætter sig selv og andre for unødigt fare. De accepterer eller ligefrem opsøger risici bevidst dog uden reelt at have vurderet faren for at blive involveret i en ulykke.

Et vejnet og en bilkonstruktion, der på alle måder tager hensyn til denne adfærd, er svært opnåeligt. Selvom vejnettet skal indrettes og trafikikkerhedsarbejdet tilrettelægges ud fra en anerkendelse af, at trafikanter begår fejl, er der en grænse for, hvad køretøjs- og vejdesign kan klare. De relativt få ulykker, der er resultatet af risikovillig adfærd, skal angribes med midler, der forhindrer trafikanterne i denne adfærd. Det kan være hyppigere politikontrol og biltekniske løsninger, der forhindrer f.eks. for høj hastighed og spirituskørsel.

Færdelssikkerhedskommissionen vil arbejde for, at risikovillig kørsel begrænses mest muligt

DTU Transports forskning (f.eks. om unge trafikanter) og HVUs temaundersøgelser har vist et behov for forskellige typer af tiltag afhængig af, hvilke typer ulykker, der søges forebygget. Nogle tiltag vil således kunne påvirke én gruppe af trafikanter, men vil ikke have samme effekt på andre grupper. Denne handlingsplan indeholder forslag til tiltag rettet mod alle typer af trafikantadfærd.

Under overskriften "Hver ulykke er en for meget" arbejder Færdelssikkerhedskommissionen for, at:

- Trafikantens fejl i trafikken ikke medfører alvorlige ulykker
- Risikovillig kørsel begrænses mest muligt





Alle har et ansvar - samspillet mellem det offentlige, private og civile samfund

Dansk trafikikkerhed er præget af mange aktører, der spænder fra myndigheder over interesseorganisationer til medier. Det er en styrke og sikrer en folkelig 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 fællesskab, som kan knække ulykkeskurver og skabe en mere sikker trafik.

Styrken kommer frem, når aktørerne arbejder sammen om at forbedre trafikikkerheden. Indsatsen mod for høj hastighed på landevejene vidner om et tæt samarbejde mellem aktørerne, hvor Vejdirektorat, kommuner og politi gennem mange år har samarbejdet, bl.a. gennem anlæg af rundkørsler og sortpletudpegning. Lastbilbranchen, fagforeninger, Cyklistforbundet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikstyrelsen, politiet, KL, Vejdirektoratet og HVU har samarbejdet om en række initiativer for at forhindre højresvingsulykker mellem cyklister og lastbiler. Initiativerne har højnet forståelsen hos chauffører og cyklister og været medvirkende til et fald i antallet af højresvingsulykker.

Samarbejdet på tværs skal intensiveres de kommende år. Særligt myndighederne har en foregangsrolle, idet den offentlige sektor beskæftiger mere end 700.000 personer. Ved at formulere og implementere trafikikkerhedspolitikker – der f.eks. kan omfatte retningslinjer for tjenestekørsel – på arbejdspladserne kan der skabes en bedre trafikantadfærd. De private virksomheder kan følge trop. Mere trafikikker kørsel kan også spare virksomheder for mange udgifter til brændstof og forsikring.

Færdselssikkerhedskommissionen ønsker at inddrage en bred vifte af aktører i arbejdet med at forebygge trafikulykker i Danmark. Kommissionen opfordrer derfor alle, der kan bidrage til at forbedre trafikikkerheden, til at gøre det. Opgaven med at reducere antallet af dræbte og tilskadede i trafikken kan ikke varetages af en enkelt aktør. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler hver enkelt aktør at gøre det, de er bedst til, og til at fremme og udvikle effektive indsatser inden for deres område.

Aktørerne, der er defineret i handlingsplanen som ansvarlige for at igangsætte de foreslåede indsatser, er først og fremmest offentlige institutioner – men private firmaer og interesseorganisationer spiller også en vigtig rolle i gennemførelsen af indsatserne.

Offentlige myndigheder: De offentlige myndigheder har et ansvar for at arbejde for at reducere antallet af trafikulykker. Først og fremmest Justitsministeriet og Transportministeriet spiller en stor rolle i forhold til trafikikkerhed.

Justitsministeriet varetager reguleringen af færdsel og færdselssikkerhed, herunder udarbejdelse af lovforslag og administrative forskrifter på området. Under Justitsministeriet hører også politiet, som blandt andet udøver færdselskontrol, ligesom Rådet for Sikker Trafik i kraft af Rådets vedtægter er tæt knyttet til ministeriet. Rådet for Sikker Trafik er en selvejende institution, hvis formål blandt andet

er at fremme færdselssikkerheden ved at udbrede kendskab til og forståelse for de farer og vanskeligheder, trafikanterne møder i færdslen, og – inden for lovgivningens rammer – at virke for gennemførelse af færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger. Rådet for Sikker Trafik varetager i den forbindelse blandt andet det langsigtede, nationale kampagne- og informationsarbejde.

Endvidere er Færdselssikkerhedskommissionen nedsat af justitsministeren.

Transportministeriet er via Trafikstyrelsen 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. HVU er nedsat af transportministeren og har siden 2001 foretaget dybdeanalyser af hyppigt forekommende alvorlige ulykkestyper.

Herudover spiller Ministeriet for Børn og Undervisning, Skatteministeriet og Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse vigtige roller i forbindelse med forskning og tiltag inden for trafikikkerhed og behandling.

Kommunerne er vigtige aktører i arbejdet med at forebygge trafikulykker. Kommunerne er ansvarlige for en stor andel af det danske vejnet og spiller også en vigtig rolle i forhold til vejtekniske tiltag, kampagner og information, da de er tæt på borgerne, herunder særligt skoleeleverne. Stort set alle kommuner arbejder målrettet med at forbedre trafikikkerheden. Mange kommuner udarbejder trafikikkerhedshandlingsplaner, som for størstedelens vedkommende bygger på Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplaner. En rundspørge blandt landets 98 kommuner, foretaget af KL i 2012, viste, at 77 kommuner har en trafikikkerhedsplan, ligesom 84 kommuner svarede, at de arbejder med trafikikkerhed i skolerne. Det er afgørende, at kommunerne fortsætter dette arbejde. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler desuden kommunerne at deltage aktivt i arbejdet med at sikre, at der fortsat afsættes midler til en lokal kampagneindsats, som kan supplere og understøtte den nationale kampagneindsats.

Regionerne har ansvaret for behandling af trafikskader på landets hospitaler. Hurtig og effektiv behandling kan redde liv og formindske risikoen for varige mén efter en trafikulykke. Hospitalerne er desuden i besiddelse af vigtige data, som kan supplere politiets registrering af trafikulykker og derved målrette det forebyggende arbejde, som andre aktører i trafikikkerhedsarbejdet udfører.

Det er en afgørende opgave for regionerne sammen med politi og kommuner at sikre, at der sker en bedre og mere systematisk registrering af de tilskadekomne i trafikken, der behandles på landets skadestuer. Stedfæstelse af disse ulykker og præcisering af ulykkestyper og transportmidler vil kunne bidrage væsentligt til at mindske antallet af alvorlige og lettere personskader, som behandles på skadestuerne.

Den private sektor: Private aktører har som primær interesse at udvikle gode produkter for at kunne optimere deres indtjening. Denne interesse kan skabe incitamenter til at højne trafiksikkerheden. Tydeligst ses dette hos forsikringsbranchen, som har en lang tradition for at støtte initiativer, der kan reducere trafikulykker og skader. Transportvirksomheder, både person- og godstransport, kan se en økonomisk fordel, når antallet af ulykker reduceres i deres virksomhed. Bilimportører, køretøjsproducenter og -sælgere og producenter af tilbehør til biler udvikler og sælger køretøjer og teknologi, som hjælper føreren med at køre mere sikkert. Det reducerer skader for det segment af bilkøbere, der ønsker at prioritere sikkerhed. I noget mindre skala udvikles der cykler og tilbehør til cyklister, som fremmer sikkerhed i trafikken. Firmaer kan også se en fordel ved at udvise social ansvarlighed inden for områder som trafiksikkerhed eller miljø. Brancheorganisationen Dansk Transport og Logistik har arbejdet målrettet med at fremme trafiksikkerhed, f.eks i kampagnen "Trafiksikkerhed i øjenhøjde", som er nået ud til 70.000 børn.

Dansk Kørelærer-Union spiller en afgørende rolle i uddannelsen af fremtidens trafikanter. Interesseorganisationer som f.eks. Cyklistforbundet og FDM ønsker også at varetage medlemmernes interesser i forhold til trafiksikkerhed, ligesom de arbejder med kampanjer på området. Dette arbejde består bl.a. i at stille krav til relevante institutioner såsom vejbestyrerne (stat og kommuner), men også ved at informere deres medlemmer om sikker adfærd i trafikken. Det er oplagt for myndigheder og andre aktører at inddrage interesseorganisationer i arbejdet med at forbedre trafiksikkerheden.

Flere af de indsatser, som foreslås i handlingsplanen, tjener til at forbedre mulighederne for andre aktører. Dette gælder indsatser inden for forskning og udvikling, som kan bidrage til at give aktørerne ny viden. Derved kan de målrette og effektivisere deres indsatser. Her spiller DTU Transport og Aalborg Universitet væsentlige roller.

Aktørernes fremadrettede rolle

I den kommende tid bør aktørerne arbejde tættere sammen om at nå målet. Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer aktørerne i trafiksikkerhedsarbejdet til at definere deres ansvar i den samlede indsats og udarbejde planer for at gennemføre en målrettet og effektiv indsats. Alle aktører bør også indstille sig på, at flere af indsatserne kan være forbundet med omkostninger - økonomiske, organisatoriske og/eller politiske. Til gengæld kan de opnåede gevinster forøges både samfundsmæssigt og direkte for aktørerne gennem sparede udgifter på sygedage, skadet materiel og øget tilfredshed hos borgere eller medarbejdere. Færdselssikkerhedskommissionen understreger også betydningen af, at aktørerne "åbner dørene" for hinanden ved at koordinere indsatserne og gøre det nemmere for hinanden at arbejde for at reducere antallet af ulykker og tilskadekomne på den mest effektive måde set fra et samfundsøkonomisk synspunkt.

Kommunerne spiller en vigtig rolle i det lokalt forankrede trafikikkerhedsarbejde. For fremadrettet at sikre dette anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen at:

- Kommunerne bakker op om Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, de nationale mål og de foreslåede indsatser
- Kommunerne opretter trafikikkerhedsråd på tværs af kommunegrænserne med deltagelse af lokale aktører som politiet, lokale virksomheder i eksempelvis transportsektoren samt interesseorganisationer
- Statslige myndigheder stiller viden og redskaber til rådighed, der kan bidrage til at effektivisere kommunernes trafikikkerhedsarbejde

Internationalt samarbejde

I den kommende planperiode ser Færdselssikkerhedskommissionen frem til, at dette arbejde vil generere nye indsatser, som ikke er beskrevet i denne handlingsplan. Internationale aktører vil – som tilfældet er i dag – også i den kommende periode spille en vigtig rolle. Som eksempel på dette kan nævnes Euro NCAP, som siden 1997 har fremmet udviklingen af sikre biler, og som også har påvirket udviklingen i andre verdensdele end i Europa.

Offentlige indkøb og udbud

En fælles mulighed for de offentlige aktører er, at de kan påvirke trafikikkerheden gennem den proces og den kvalitet, de lægger i deres indkøb og udbud. Det kan have stor betydning for trafikikkerheden både ved persontransport og varetransport. De offentlige indkøb og udbud kan således sætte nye standarder for:

- Chaufføruddannelser
- Sikkerhedsudstyr i biler, for eksempel alkoholås og nødbremsesystemer
- Særlige krav til køretøjer i bytrafik

Som eksempel kan nævnes Københavns Kommunes udbud af affaldshåndtering, hvor der bliver stillet krav til lavt førerhus i lastbilerne for derved at forbedre chaufførernes udsyn til cyklister og fodgængere i bytrafikken.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at de offentlige aktører inddrager disse nye muligheder for trafikikkerhedsarbejdet i virksomhedsplaner eller handlingsplaner for det kommunale trafikikkerhedsarbejde.

ISO-standarder

Et overordnet organisatorisk tiltag, som kan være til stor hjælp ved køb af transport, er indførelse af en ny ISO-standard for trafikikkerhedsledelse i offentlige og private virksomheder, ISO 39001. ISO-standarden giver virksomhederne mulighed

for at finde ud af, hvordan de kan medvirke til at reducere antallet af ulykker og tilskadekomne ved systematisk og regelmæssigt at gennemgå deres organisation og igangsætte forbedringer. En ISO-certificering kan derfor forventes at sikre, at en virksomhed følger med den teknologiske og organisatoriske udvikling inden for området.

Den offentlige sektor genererer store mængder vare- og persontransport, og ved at vælge ISO-certificerede virksomheder kan man sikre, at transporten er så sikker som muligt.





Målsætning

Konkrete målsætninger

EU har – med udgangspunkt i tallene fra 2010 – en målsætning om at halvere antallet af trafikdræbte inden udgangen af 2020. Færdselssikkerhedskommissionen har valgt at følge EU's målsætning og derudover opstille yderligere et mål om – med udgangspunkt i tallene fra 2010 – at halvere antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken i 2020.

Der ønskes en halvering i antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken i 2020 i forhold til antallet i 2010.

I 2010 var der 255 dræbte i trafikken. En halvering i 2020 svarer til 127 dræbte. For at skabe en mere tydelig og klar målsætning er tallet 120 valgt, hvilket svarer til gennemsnitligt 10 dræbte pr. måned. Der er tale om en mere ambitiøs målsætning end i tidligere handlingsplaner, ligesom målsætningen søges opnået over et kortere tidsrum.

I 2020 skal der højst være 120 dræbte i trafikken i Danmark.

I 2010 var der 2.063 alvorligt og 2.090 lettere tilskadekomne i trafikken. En halvering af disse tal i 2020 vil svare til 1.032 alvorligt tilskadekomne og 1.045 lettere tilskadekomne. Igen er det valgt at formulere disse målsætninger i runde tal, og der er derfor opstillet et mål om højst 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i 2020. Fordelen ved at opstille mere runde tal er, at de er lettere at huske og formidle.

I 2020 skal der højst være 1.000 alvorligt tilskadekomne i trafikken i Danmark.
I 2020 skal der højst være 1.000 lettere tilskadekomne i trafikken i Danmark.

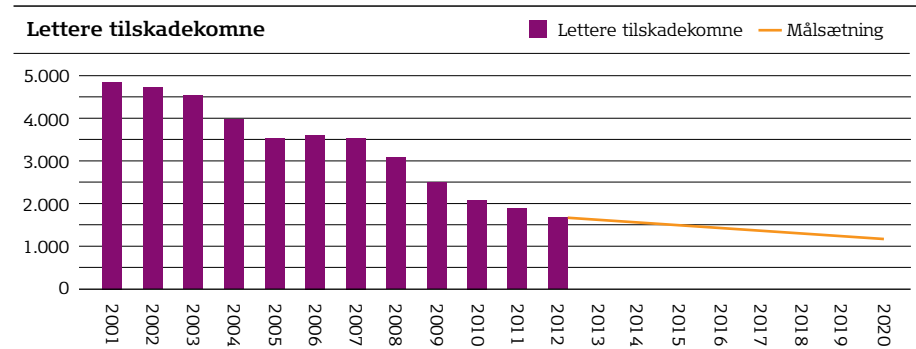
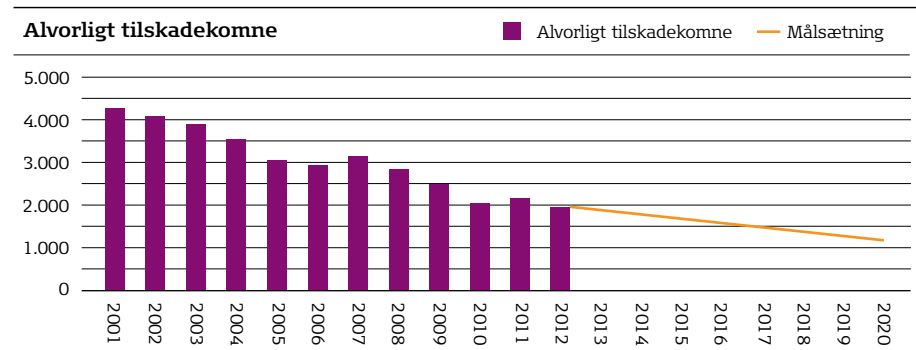
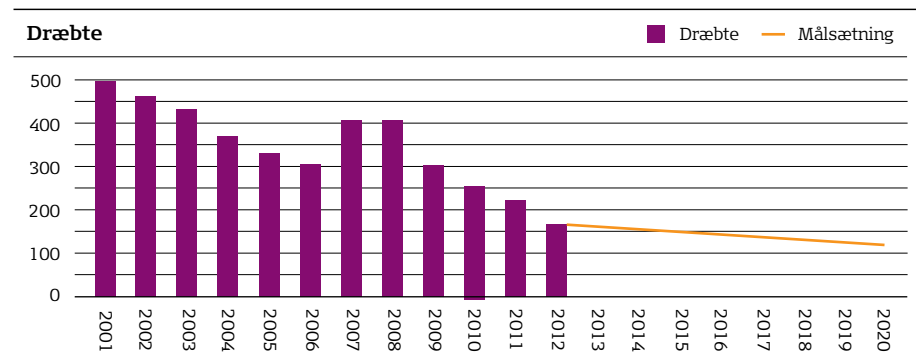
Dette mål svarer til et fald på 53% i antallet af dræbte og 52% i antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne fra 2010 til 2020.

For de enkelte år er der vedtaget følgende delmål:

Årstal	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte	167	161	155	149	144	138	132	126	120
Alvorligt tilskadekomne	1.952	1.833	1.714	1.595	1.476	1.357	1.238	1.119	1.000
Lettere tilskadekomne	1.659	1.577	1.494	1.412	1.330	1.247	1.165	1.082	1.000

Udviklingen i antallet af personskader i trafikken op til udgangspunktet for målsætningen har været positiv med et generelt fald i perioden 2001-2010 på 54%.

Under arbejdet med denne handlingsplan har Færdselssikkerhedskommissionen med glæde noteret en yderligere, markant nedgang i antallet af dræbte i både 2011 og 2012. En del af forklaringen kan være finanskrisen, som har betydet mindre aktivitet på vejene. Når økonomien igen forbedres, er det udfordringen at fastholde den positive udvikling. Derfor vil initiativer skulle iværksættes fra handlingsperiodens start for at styrke sandsynligheden for at nå målet i 2020. Der er ikke råd til at vente. Målsætningerne for personskader i perioden 2012-2020 sammenlignet med den faktiske udvikling siden 2001 kan ses på figurene nedenfor.



Antallet af henholdsvis dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken fra 2001 til 2012.
Kilde: Vejdirektoratets ulykkestatistik

Alle måltal er baseret på de politiregistrerede trafikulykker, som fremgår af Vejdirektoratets Ulykkestatistik.

Ulykkesstatistikken dækker kun ulykker med personskaade, som politiet har fået kendskab til. Hvis der sker en trafikulykke, hvor politiet ikke involveres, registreres ulykken ikke i statistikken. Desuden registreres ulykken kun som en trafikulykke, hvis ulykken er sket på offentligt tilgængeligt sted, og der har været mindst en kørende trafikant involveret. Ulykkesstatistikken indeholder derfor ikke data om samtlige ulykker, der sker på vejene.

Samkøring af dødsårsagsregistret og registreringer af skadestuebesøg og hospitalsindlæggelser forårsaget af trafikulykker har vist, at stort set alle ulykker, hvor en eller flere omkommer, indberettes, ligesom ulykker med alvorlig personskaade indberettes hyppigere end ulykker med lettere personskaade. Desuden bliver ulykker med biler hyppigere indberettet end ulykker med cykler, fodgængere og knallerter. Hvert år opgør Danmarks Statistik tal for det samlede antal personskaader i trafikulykker som en sum af ulykker indberettet af politiet, skadestuer og sygehuse. De nyeste tal fra 2011 viser, at omkring 10% af alle personskaader i trafikken indberettes af politiet. Det samlede antal indeholder dog også ulykker, der ikke falder ind under definitionen af en trafikulykke som f.eks. eneulykker med fodgængere eller ulykker på privat område. For de alvorligste ulykker - herunder særligt for dødsulykkerne - vil langt de fleste trafikulykker dog fremgå af politiets registreringer. Selvom det i dag ikke er målbart, sigter handlingsplanen i sagens natur også mod en reduktion af de ikke-politiregistrerede ulykker.

Udviklingen i antallet af politiregistrerede personskaader i 2001-2011 kan ses i relation til indberetningerne i Landspatientregisteret, som det fremgår af følgende tabel:

Årstal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2011
Politi	8.888	9.244	8.613	7.787	6.778	6.703	6.897	6.176	5.138	4.158
Kun skadestue	37.885	39.755	37.570	38.025	38.095	37.472	40.049	33.982	34.279	36.620
Kun sygehus	1.319	1.260	1.033	923	781	805	846	664	680	494
I alt	48.092	50.259	47.216	46.735	45.654	44.980	47.792	40.822	40.097	41.272

Personskaader indberettet af politi, skadestuer og sygehuse efter indberetter og tid i 2001-2011. Data for 2010 foreligger ikke.
Kilde: Danmarks Statistik

Fokus på de ulykker, der er flest af

For at opnå målsætningerne for 2020 er der behov for en samlet indsats på flere områder samtidigt.

For at opnå størst muligt effekt er indsatsen koncentreret om følgende ti fokusområder, der omfatter stort set alle ulykker med dræbte og tilskadedkomne på de danske veje:

- 1. For høj hastighed**
- 2. Spiritus, narkotika og medicin**
- 3. Uopmærksomhed**
- 4. Manglende sele- og hjelmbrug**
- 5. Fodgængere**
- 6. Cyklister og knallertførere**
- 7. Unge bilister op til 24 år**
- 8. Mødeulykker**
- 9. Eneulykker**
- 10. Ulykker i kryds i åbent land**

"Den udvidede dødsulykkesstatistik" er et pilotprojekt, hvor der foretages en udvidet registrering af alle dødsulykker i trafikken i 2010-2014. Det bliver vurderet, hvilke faktorer der er medvirkende til dødsulykkernes opståen, og hvilke faktorer der forværrer personskadernes omfang.

Den viden er med til at sandsynliggøre, at målet på 120 dræbte i 2020 er realistisk, såfremt der arbejdes målrettet med indsatser rettet imod de faktorer, der ofte forårsager ulykker og forværrer personskaderne.

Erfaringerne fra 2010 og 2011 viser, at en stor del af dødsulykkerne i de to år skyldes faktorer, der kan tilskrives trafikanternes adfærd. I 2010 og 2011 skete der i alt 439 dødsulykker i trafikken. Ved brug af den udvidede dødsulykkesstatistik er det muligt at vurdere, hvor stor andel af dødsulykkerne der ligger inden for hvert af handlingsplanens 10 fokusområder:

1. For høj hastighed:

Ved **41%** af dødsulykkerne er høj hastighed vurderet til at have været medvirkende til ulykkens opståen.

2. Spiritus, narkotika og medicin:

Ved **25%** af dødsulykkerne er påvirkning af spiritus, narkotika og/eller medicin vurderet til at have været medvirkende til ulykkens opståen.

3. Uopmærksomhed:

Ved **38%** af dødsulykkerne er uopmærksomhed vurderet til at have været medvirkende til ulykkens opståen.

4. Manglende sele- og/eller hjelmbrug:

Ved **28%** af dødsulykkerne er manglende sele- eller hjelmbrug vurderet til at have været medvirkende til personskadernes omfang.

5. Ulykker med fodgængere:

17% af dødsulykkerne er ulykker med fodgængere.

6. Ulykker med cyklister og knallerter:

20% af dødsulykkerne er ulykker med cykler og/eller knallerter.

7. Ulykker med unge bilister:

19% af dødsulykkerne er ulykker med unge bilister.

8. Mødeulykker:

23% af dødsulykkerne er mødeulykker.

9. Eneulykker:

28% af dødsulykkerne er eneulykker.

10. Ulykker i kryds i åbent land:

16% af dødsulykkerne er ulykker i kryds i åbent land.

En ulykke kan ofte skyldes flere faktorer, for eksempel for høj hastighed og spirituskørsel. Der foretages ikke samme udvidede registreringer af ulykker med tilskadekomne som for dødsulykkernes vedkommende, men tidligere har udviklingen for tilskadekomne nogenlunde fulgt udviklingen for dræbte. Det må derfor antages, at denne tendens vil fortsætte. Det vidner om, at de indsats, man har foretaget for at nedbringe antallet af dræbte i trafikken, også har påvirket antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne.

Forudsætninger for at nå målene

Efter Færdselssikkerhedskommissionens vurdering er det realistisk at nå 2020-målsætningen, hvis der træffes de nødvendige politiske beslutninger og afsættes de nødvendige ressourcer.

Denne vurdering bygger bl.a. på viden om udviklingen de seneste år og på viden om de tiltag, der kan afhjælpe ulykkerne inden for de forskellige fokusområder. For hvert af de ti fokusområder er der knyttet forslag til specifikke tiltag, der erfaringsmæssigt kan forebygge ulykker af den pågældende type. For alle tiltags vedkommende er der udviklet faktaark, der giver en nærmere vurdering af det ulykkes- og skadereducerende potentiale samt de skønnede investeringsomkostninger.

Målene kan imidlertid ikke nås gennem disse tiltag alene. Under hele trafiksikkerhedsarbejdet ligger et grundlag i form af lovgivning, uddannelse af trafikanter, vejbestyrelsernes drift og vedligehold af vejnettet mv., som ikke er nævnt eksplicit under de enkelte fokusområder.

Samtidig vil der kunne opnås trafiksikkerhedsmæssige gevinster i kraft af, at der sker en udvikling på nogle områder, som denne handlingsplan hverken kan eller skal styre. Det gælder især inden for det køretøjstekniske område.





Samfundsøkonomiske konsekvenser

Trafiksikkerhed er ikke gratis, og mange af de foreslåede tiltag kræver nye investeringer – såvel private som offentlige. Omkostningerne ved at gennemføre planen skal imidlertid holdes op mod den ikke ubetydelige økonomiske gevinst, som bedre trafiksikkerhed vil medføre.

Hver ulykke er ikke kun en tragedie for den enkelte og de nærmeste omgivelser. For samfundet er der store omkostninger – eksempelvis hospitalsudgifter – forbundet med trafikulykker, og dermed er der også en økonomisk gevinst at hente, hvis antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken reduceres.

De økonomiske gevinster ved at realisere Færdselssikkerhedskommissionens målsætninger i forhold til antallet af dræbte og tilskadedkomne kan udregnes på flere måder.

Samfundsøkonomiske besparelser

En mulighed for at vurdere de økonomiske konsekvenser er at betragte de *samfundsøkonomiske omkostninger*, som samfundet forventes at spare ved at undgå ulykker og personskader i trafikken.

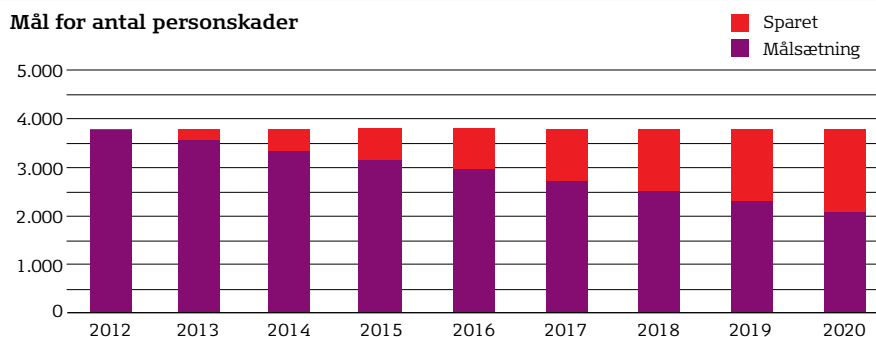
De samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker beregnes ved brug af såkaldte *transportøkonomiske enhedspriser*. Disse beregnes og opdateres jævnligt af DTU Transport og indeholder centrale nøgletal og enhedspriser til brug for værdisætning i samfundsøkonomiske analyser på transportområdet.

I enhedspriserne for de samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker indgår ikke kun de direkte målbare udgifter, men også det såkaldte *velfærdstab*. Velfærdstabet er en omkostning, som repræsenterer en værdisætning af tabt liv og førlighed. Velfærdstabet kan tages som udtryk for, hvad samfundets borgere i gennemsnit mener, det er "værd" at undgå trafikulykker – ud over de direkte målbare omkostninger såsom hospitals- og plejeudgifter, udgifter til politi og redningsvæsen, tabt arbejdsfortjeneste samt udgifter til udbedring af materielle skader.

De gennemsnitlige samfundsøkonomiske omkostninger pr. personskade i vejtrafikken er ifølge de transportøkonomiske enhedspriser fra 2012 opgjort til gennemsnitligt:

Personrelaterede omkostninger (behandling, pleje, m.v.):	767.003 kr.
<u>Materielskadeomkostninger:</u>	<u>2.040.607 kr.</u>
I alt (eksklusiv velfærdstab):	2.807.610 kr.
<u>Velfærdstab:</u>	<u>1.844.580 kr.</u>
I alt (inklusive velfærdstab)	4.652.190 kr.

I den samlede 8-års periode fra 2013 til 2020 vil gennemførelsen af Færdselssikkerhedskommissionens målsætning betyde et fald på ca. 7.500 personskader.



Antallet af personskader i 2012 samt det forventede antal personskader i 2013-2020 ud fra målsætningen (med violett) samt det forventede antal sparede personskader i 2013-2020 (med rødt)

En reduktion på ca. 7.500 personskader giver en samfundsøkonomisk besparelse på ca. 21 mia. kr. i direkte målbare omkostninger. Dertil kommer omkring 14 mia. kr. i velfærdstab. Det giver en samlet besparelse på ca. 35 mia. kr.. Foruden de direkte implicerede i trafikulykkerne vil pårørende til dræbte og alvorligt tilskadede komme i trafikulykker ofte være påvirket af det skete i en sådan grad, at de ligeledes har behov for hjælp og støtte fra offentlige institutioner. Ulykker med dræbte har store konsekvenser for de efterladtes helbred, arbejdsliv og sociale liv. Da der er tale om samfundsøkonomiske omkostninger, har de ikke nødvendigvis nogen direkte målbar betydning for de ovenstående eksempler på økonomiske udgifter som følge af trafikulykker.

Offentlige udgifter til personskader i trafikken

De offentlige udgifter forbundet med personskader som følge af trafikulykker er de direkte udgifter, som forskellige offentlige instanser har til sygehusbehandling (skadestuebehandling, indlæggelser og ambulante besøg), udgifter til genoptræning, pleje og hjælpemidler, samt udgifter til indkomstoverførsler (sygedagpenge, a-dagpenge, kontanthjælp, revalidering, fleksjob og førtidspension). Da de offentlige udgifter er beregnet fra og med det tidspunkt, en person registreres i Landspatientregisteret, er redningsarbejde, ambulancekørsel, politi, materielle skader og rejsetidsforsinkelse for andre trafikanter ikke inkluderet. Tilsvarende er der ikke inkluderet udgifter til egen læge, speciallæge, medicin, produktions- og velfærdstab samt transportomkostninger og vedligeholdende træning.

De transportøkonomiske enhedspriser er de samfundsøkonomiske *omkostninger* ved personskader i trafikken. De indeholdte omkostninger er både omkostninger ved politi og redningsvæsen, behandlingsomkostninger, nettoproduktionstab,

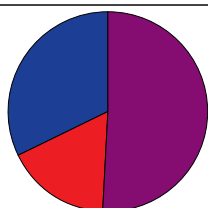
velfærdstab og materielskadeomkostninger. Da der er tale om samfundsøkonomiske omkostninger, har de ikke nødvendigvis nogen betydning for de offentlige finanser.

De offentlige *udgifter* er derimod relevante i forhold til at vurdere, hvor meget den offentlige sektor får tilbage, når den investerer i trafiksikkerhed. En offentlig udgift involverer altid et forbrug af penge, mens det ikke altid er tilfældet for en samfundsøkonomisk omkostning.

På baggrund af oplysninger om 41.272 personskader som følge af trafikulykker i 2011 fra Landspatientregisteret er det beregnet, at de årlige offentlige udgifter forbundet med personskader i trafikken er omkring 2,5 mia. kr. for de personskader, der er sket i 2011. Langt de fleste af disse er mindre alvorlige skader, der kun omfatter udgifter i form af et enkelt besøg på skadestuen.

De offentlige udgifter fordeles mellem kommuner, regioner og stat som vist i figuren. Det skal understreges, at tallene bør fortolkes med en vis forsigtighed. Det skyldes bl.a., at udgifterne kan variere afhængigt af den konkrete opgørelsesmetode.

Offentlige udgifter



■ 51% Kommuner
■ 17% Regioner
■ 32% Stat

Fordelingen af offentlige udgifter til personskader i trafikken

Det fremgår, at kommunerne bærer størstedelen af de udgifter, der er forbundet med personskader i trafikken. Det skyldes, at mange svært tilskadekomne trafikofre tildeles førtidspension efter en årrække, og kommunerne finansierer en stor del af dette. Hertil kommer, at kommunerne betaler en del af udgifterne til sygehusbehandling. De øvrige udgifter er fordelt med ca. en tredjedel til staten og en sjettedel til regionerne, som kun har udgifter i forbindelse med sygehusbehandling.

Størstedelen af de offentlige udgifter udgøres af øgede indkomstoverførsler. Selvom det kun er en forholdsvis lille andel af trafikofrene, der bliver så alvorligt skadet, at de har behov for indkomstoverførsler, er merudgiften alligevel så betydelig både pr. år og set over en årrække, at de overstiger de øvrige udgifter.

Herudover er personskaderne forbundet med betydelige udgifter på sygehusene, mens udgifter til pleje og hjælpemidler udgør den mindste del af udgifterne.

³⁾ Kilde: COWI for
Vejdirektoratet, 2013



Teknologi forbedrer trafikssikkerheden - et kig i krystalkuglen

Udviklingen inden for køretøjsteknologi går hurtigt. Der er ingen tvivl om, at vi står overfor en revolution af fører-støtte-systemer, der hjælper føreren til at agere korrekt og hensigtsmæssigt i en kritisk situation. Hvis dette ikke er tilstrækkeligt, kan systemet overtage styringen for derved enten at forebygge ulykken eller formindske graden af alvorlighed. Både systemer og ekstraudstyr, der i dag findes i nye biler, samt systemer, der står lige over for lancering, betyder en positiv udvikling i trafikssikkerheden.

Danmark kan gå forrest i at udbrede teknologien gennem proaktivt at benytte afgiftsreduktion for lovende teknologier i nye biler i Danmark, ligesom forsikrings-selskaber kan ansøres til at skabe økonomiske incitamentter til brug af ny teknologi. Vi kan gennem EU og europæiske organisationer påvirke udviklingen, bl.a. gennem det internationale samarbejde, som myndigheder og organisationer såsom Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet, Rådet for Sikker Trafik og FDM deltager i.

Passiv og aktiv sikkerhed

I 2012 publicerede DTU Transport rapporten "Udviklingen i bilers passive sikkerhed - skadesgrad for førere af person- og varebiler". Grundlaget for undersøgelsen var alle ulykker i 2004-2010. En af konklusionerne var, at hvis alle køretøjer havde været et år yngre, ville antallet af dræbte personbilførere være reduceret med 7%, alvorligt tilskadede med 3,5% og let tilskadede med knap 1,5%.

Undersøgelsen belyste således kun effekten af bilernes passive sikkerhed: deformationszoner, selestrammere, airbags osv. - altså det udstyr der mindsker ulykkens konsekvenser. Men det store potentiale ligger i aktivt sikkerhedsudstyr, som forebygger og dermed reducerer antallet af ulykker.

Ved udgangen af 2012 publicerede DTU Transport rapporten "Effekt af køretøjsteknik på trafikssikkerhed - en manual". I denne rapport dokumenteres som et eksempel på aktivt sikkerhedsudstyr den sikkerhedsmæssige effekt af elektronisk stabilitetskontrol, der er blevet udbredt i Danmark gennem de senere år.

Rapporten dokumenterer, at elektronisk stabilitetskontrol reducerer risikoen for enuehæld med 34%. Dette resultat er i overensstemmelse med erfaringer fra udlandet.

Tidligere introduceredes ABS-bremser, der har en virkning på trafikssikkerheden, og i fremtiden vil elektroniske nødbremsesystemer, uopmærksomheds- og træthedsdetektorer kunne spare mange alvorlige ulykker.



Strategi for udbredelse af sikkerhedsteknologi

Indsatsen for udbredelse af sikkerhedsteknologi i den danske bilpark kan gennemføres som en tostrengt strategi:

- Den eksisterende vognpark udskiftes, så de ældste og mindst sikre biler udskiftes. En proaktiv økonomisk incitamentspolitik skal fremme, at bilparken fornyes.
- Det bør fremmes, at nye biler er udstyret med den nyeste tilgængelige teknologi. Det kan eksempelvis ske gennem afgiftslempelser på ny og lovende teknologi eller omlægning af afgiftsstrukturen.

Potentialet i den teknologiske udvikling kan opdeles i følgende tre områder:

- Teknologi, der forhindrer bevidst risikovillig kørsel
- Teknologi, der hjælper trafikanten til den rette adfærd
- Teknologi, der gør ulykken mindre alvorlig

Den viden, Færdselssikkerhedskommissionen har om de teknologiske muligheder under arbejdet med denne handlingsplan, vil være overhalet om få år. Førerløse biler, der i dag kun i meget begrænset omfang eksisterer, vil antageligt udvikle sig yderligere mod 2020. Det understreger behovet for at følge udviklingen tæt og understøtte udbredelsen med konkrete tiltag. Tilsvarende kan brug af ITS på vejnettet, f.eks. gennem dynamisk hastighedsregulering på strækninger med tæt trafik, bidrage til at tilpasse den aktuelle hastighed til forholdene og dermed undgå ulykker.

Teknologi uden for køretøjet vil også i stigende grad kunne bidrage til en mere sikker trafik. Det gælder blandt andet automatiske vejsidesystemer, der kan understøtte politiets kontrolindsats, samt den automatiske trafikkontrol. Punkt- og strækningsskontrol kan identificere trafikanter, der krydser for rødt eller groft tilsidesætter lovgivningen og hensynet til de øvrige trafikanter.

Teknologi, der forhindrer bevidst risikofyldt kørsel

Bevidst risikofyldt kørsel kan forhindres gennem kendte teknologier som:

- Hastighedsbegrænsere, der forhindrer føreren i at overskride hastighedsbegrænsningen.
- Alkolås, der forhindrer spirituskørsel.

Systemerne kan enten kræves som en del af en sanktion, leveret i bilerne fra fabrikken eller eftermonteret som ekstraudstyr.

Teknologi, der hjælper trafikanten til den rette adfærd

Langt de fleste trafikanter opfører sig grundlæggende fornuftigt i trafikken og har ikke et ønske om bevidst at overtræde regler eller foretage bevidst risikofyldt kørsel. For de trafikanter kan en lang række systemer hjælpe:

- Digitalt hastighedskort og frivillig brug af et vejledende system, der ved alarm eller fysisk begrænsning hjælper føreren med ikke at køre hurtigere end hastighedsgrænserne.
- Linjevogter, der advarer, når vognbanen forlades, f.eks. ved overskridelse som følge af uopmærksomhed.
- Afstandsmålere og automatisk nødbremsesystem, der minimerer risikoen for bagendekollisioner, f.eks. ved pludseligt opstået kødannelse.
- Træthedsskærm, der registrerer førerens kørsel og observerer, om føreren har behov for en pause.
- Blindvinkeldetektor, der holder øje med bilens blinde vinkler og giver lys eller lydssignal, hvis et køretøj befinder sig i en blind vinkel.
- Baksensor, der sikrer forgængere, cyklister og andre trafikanter, når der bakkes.
- ABS på motorcykler.
- Sorte bokse, der registrerer køreadfærd lige før en ulykke, kan have indflydelse på adfærden.

Sikkerhedsteknologi, der gør ulykken mindre alvorlig

Aktiv sikkerhedsteknologi kan ikke forebygge alle ulykker, og det er derfor vigtigt også at have fokus på udviklingen i passiv sikkerhedsteknologi, der kan begrænse personskadernes omfang, hvis ulykken sker.

Der er grænser for, hvor store kraftpåvirkninger kroppen kan tåle, og det er derfor vigtigt, at bilen er konstrueret sådan, at kroppen og de indre organer påvirkes så lidt som muligt. Her er bilernes teknologiske udvikling essentiel, og der er allerede de senere år sket store fremskridt. Sikkerhedsteknologi såsom hastighedsbegrænsere og nødbremsesystemer vil også medvirke til at nedsætte kollisionshastigheden og dermed påvirkningen af kroppen.

Udskiftningen af den danske bilpark sker ikke i et tempo, der kan sikre den maksimale effekt af den teknologiske udvikling. Det understreger nødvendigheden af en proaktiv afgiftspolitik, der fremmer anvendelsen af sikkerhedsteknologi i nye biler. Eksempler på effektiv sikkerhedsteknologi er følgende:

- Kabinestyrke og deformationszoner – bilen skal være konstrueret på en sådan måde, at påvirkninger af alle i bilen begrænses mest muligt.
- Airbag ude og inde til sikring af såvel passagerer i bilen som bløde trafikanter uden for bilen.
- Selestrammer-systemer, der sikrer, at selerne fungerer optimalt.
- Sæder, der beskytter kroppen, hoved og hals bedst muligt mod bl.a. piskesmældsskader.

Mulighederne for at fremme den teknologiske udvikling

Selvom Danmark ikke er et bilproducerende land, har vi flere muligheder for at påvirke udviklingen i Europa og i nogen udstrækning sikre, at den danske bilpark er så sikker som mulig. Euro NCAP's tests har igennem de senere år været med til at bevirke, at bilproducenterne har konstrueret biler, der lever op til høje sikkerhedskrav. Euro NCAP kan således tilskrives en stor del af æren for den øgede sikkerhed, bilparken har i dag. De fortsatte skærpelser af kravene i Euro NCAP for at opnå fem stjerner samt udskiftning af bilparken, så der kommer flere nyere biler med bedre sikkerhed og dermed bedre Euro NCAP-karakterer, vil bevirke, at sikkerheden i bilerne forbedres.

Danmark bør fortsat bakke op om Euro NCAP ved at lade testresultater indgå som en parameter i forbindelse med fastsættelse af registreringsafgiften, og ved at resultater fra Euro NCAP indgår i Trafikstyrelsens forbrugeroplysning.

Der skal sikres mulighed for, at Danmark kan deltage fuldt ud i dette arbejde.

Danmark er et af de lande i Europa, der hurtigst har opnået den største andel af nye biler med ESC (elektronisk stabilitetskontrol), som modvirker, at bilerne skrider ud. Det skyldes en afgiftslempelse, der har gjort det attraktivt for bilimportører at få ESC som standard i de danske biler. Der er således muligheder for at benytte afgiftslempelse til hurtigt at få den nyeste teknologi ind i de nye danske biler. En anden mulighed er at påvirke forsikringsselskaberne til at give præmiereduktion til biler forsynet med ny teknologi.

Endelig bør det overvejes at forøge afgiften for biler, der ikke har et tilfredsstillende niveau af sikkerhedsudstyr, f.eks. biler, der scorer lavt i Euro NCAP.

Når der udarbejdes nye og reviderede regler om køretøjer i EU, bør Danmark arbejde for, at kravene til køretøjerne sættes på et højt sikkerhedsmæssigt niveau.





Generelt om fokusområderne

Færdselssikkerhedskommissionen har valgt at fokusere de kommende års indsats inden for 10 områder:

1. **For høj hastighed**
2. **Spiritus, narkotika og medicin**
3. **Uopmærksomhed**
4. **Manglende sele- og hjelmbrug**
5. **Fodgængere**
6. **Cyklister og knallertførere**
7. **Unge bilister op til 24 år**
8. **Mødeulykker**
9. **Eneulykker**
10. **Ulykker i kryds i åbent land**

Fokusområderne er udvalgt med henblik på at løse de største trafikikkerhedsproblemer, som kan identificeres ud fra ulykkesstatistikkerne.

De 10 fokusområder beskrives i det følgende ud fra en skabelon, der kort præsenterer problemfeltet, redegør for fakta på området samt kort beskriver, hvad der kan gøres for at sikre en positiv udvikling. De foreslåede tiltag er valgt ud fra den konstaterede ulykkesforekomst kombineret med viden om de enkelte tiltags trafikikkerhedsmæssige effekt. Alle tiltag er samlet sidst i handlingsplanen.

Fokusområderne er ikke oplyst i prioriteret rækkefølge.

Udvælgelse af fokusområder

Udvælgelsen af de 10 fokusområder er først og fremmest sket på baggrund af to datakilder fra Vejdirektoratet:

- 1) Den almindelige ulykkesstatistik
- 2) Den udvidede dødsulykkesstatistik

Den primære kilde har været den almindelige ulykkesstatistik, som rummer oplysninger om alle trafikulykker og personskader, der registreres af politiet på offentlige veje i Danmark. Ud fra statistikens oplysninger om politiregistrerede personskadeulykker i perioden 2006-2010 (et datagrundlag på omkring 3.000-4.000 personskadeulykker pr. år) er det undersøgt hvilke ulykkestyper, der forekommer hyppigst, og hvilke trafikantgrupper, der er mest udsatte i trafikken.

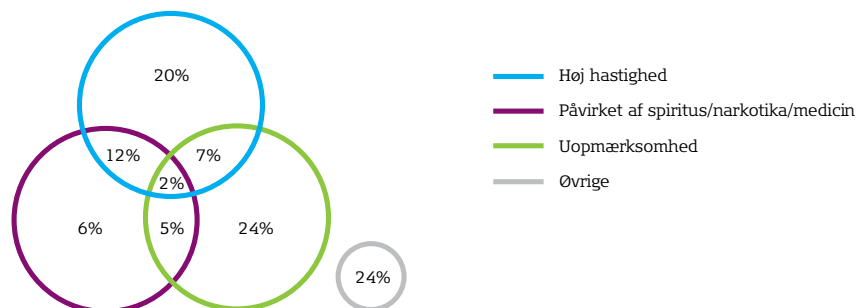
Ulykkesstatistikken omfatter ikke alle ønskede oplysninger om ulykkerne. Derfor er det ikke muligt at vurdere hvilke forhold, der har haft betydning for ulykkernes opståen, ligesom det heller ikke er muligt at vurdere hvilke forhold, der kan have medvirket til at gøre nogle af ulykkerne mere alvorlige end andre. Ligeledes er der ikke registreret detaljerede oplysninger om trafikanternes adfærd før og under

ulykken. Der er derfor benyttet endnu en kilde som grundlag for udpegningen af de fokusområder, der relaterer sig til trafikanternes adfærd, nemlig den udvidede dødsulykkesstatistik.

I den udvidede dødsulykkesstatistik er alle dødsulykker i 2010 og 2011 undersøgt nærmere, og det er bl.a. vurderet hvilke ulykkesfaktorer og skadesfaktorer, der har haft betydning for hver enkelt dødsulykke. Desuden er data om førernes adfærd indsamlet og vurderet. Da der sker forholdsvis få dødsulykker om året på det danske vejnet, er datagrundlaget for den udvidede dødsulykkesstatistik mindre end for den almindelige ulykkesstatistik. I 2010 skete der 231 dødsulykker med i alt 255 dræbte, og i 2011 skete der 208 dødsulykker med i alt 220 dræbte personer. Datagrundlaget er altså langt mere detaljeret, men også væsentligt mindre i omfang.

De ti fokusområder er grupperet i fire overordnede grupper:

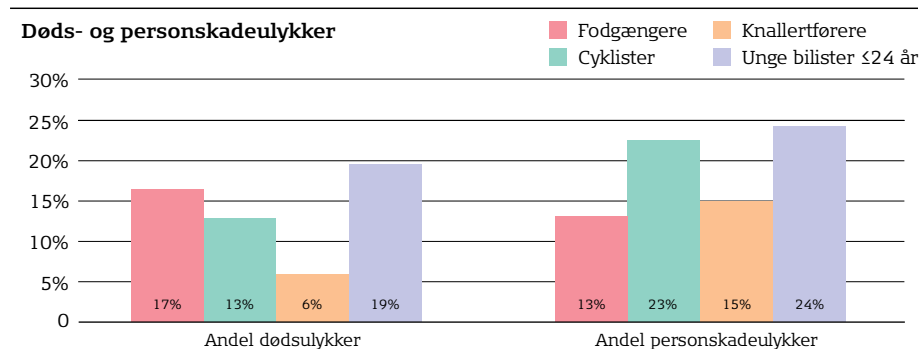
Fokusområde 1-3 er adfærdsrelaterede områder, som enten er usikkert registrerede eller ikke findes beskrevet i den almindelige ulykkesstatistik. Disse tre områder er derfor primært udpeget på baggrund af erfaringerne i den udvidede dødsulykkesstatistik om ulykkesfaktorer - dvs. de forhold, som vurderes at have haft afgørende indflydelse på dødsulykkernes opståen i 2010-2011. I figuren ses de tre områders andel af dødsulykkerne.



Den procentvise fordeling af dødsulykker i 2010-2011 på ulykkesfaktorer.
Kilde: Vejdirektoratets udvidede dødsulykkesstatistik

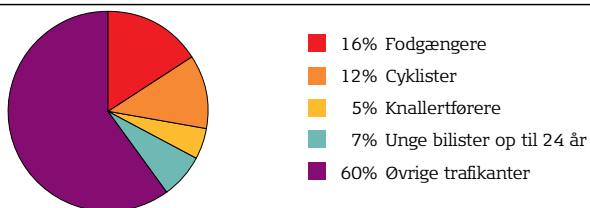
Fokusområde 4 om manglende sele- og hjelmbrug er ligeledes et adfærdsrelateret område. Brugen af sikkerhedsudstyr kan være en usikker parameter i den almindelige ulykkesstatistik. Derfor er fokusområdet primært dokumenteret i den udvidede dødsulykkesstatistik, hvor der er set på skadesfaktorer som manglende sele- og hjelmbrug - dvs. forhold, som vurderes at have haft afgørende betydning for personskadernes omfang.

Fokusområde 5-7 handler om trafikantgrupper, der er særligt overrepræsenterede i ulykkesstatistikken. Disse områder er udpeget på baggrund af den almindelige ulykkesstatistik.

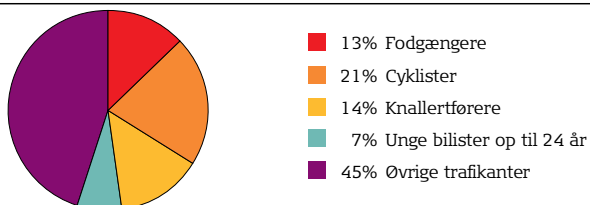


Andelen af henholdsvis dødsulykker og personskadeulykker i 2010-2011 fordelt på ulykker med fodgængere, cyklister, knallertførere og unge bilister op til 24 år. Bemærk, at der kan være overlap mellem ulykkerne. Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

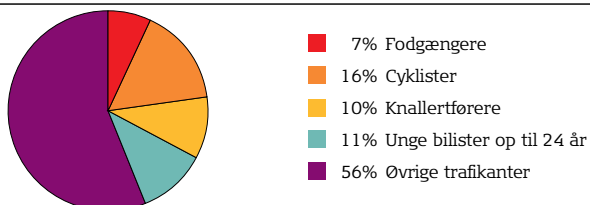
Dræbte



Alvorligt tilskadekomne



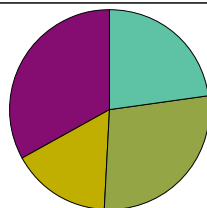
Lettere tilskadekomne



Fordelingen af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i 2010-2011 på fodgængere, cyklister, knallertførere, unge bilister op til 24 år og øvrige trafikanter. Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

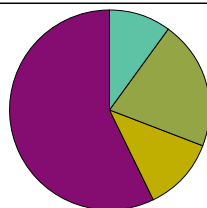
Fokusområde 8-10 handler om bestemte ulykkestyper, der er overrepræsenterede i ulykkerne. Disse tre områder er ligeledes udpeget på baggrund af den almindelige ulykkesstatistik.

Dødsulykker



- 23% Mødeulykker
- 28% Eneulykker
- 16% Ulykker i kryds i åbent land
- 33% Øvrige ulykker

Personskadeulykker



- 10% Mødeulykker
- 21% Eneulykker
- 12% Ulykker i kryds i åbent land
- 57% Øvrige ulykker

Andelen af dødsulykker og personskadeulykker i 2010-2011 fordelt på eneulykker, mødeulykker, ulykker i kryds i åbent land samt øvrige ulykker. Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Målepunkter

For at kunne følge udviklingen inden for hvert af de ti fokusområder er der opstillet en række målepunkter.

Målepunkterne skal ikke opfattes som selvstændige målsætninger, men som retning for en udvikling.

I forbindelse med nogle af fokusområderne er målepunkterne knyttet til ulykkestal fra ulykkesstatistikken, andre steder er der andre målinger tæt knyttet til målepunktet. Eksempelvis er målepunktet for "manglende sele- og hjelmbrug" defineret som udviklingen i brug af sikkerhedssele samt cykelhjelme fra Rådet for Sikker Trafiks tilbagevendende sele- og hjelmtællinger.

Fælles for målepunkterne er, at de enten baserer sig på ulykkestal eller andre målinger, der allerede foretages. Der kræves således ikke yderligere ressourcer for løbende at følge udviklingen.

Frem mod 2020 vil målepunkterne benyttes løbende i statusnotater for handlingsplanen, så der kan skabes et overblik over, hvorvidt retningen følges, eller om området skal undersøges igen.

For de fokusområder, hvor tallene baseres på ulykkesstatistikken, er de i udgangspunktet udregnet som et gennemsnit for 2009-2011 for at mindske risikoen for påvirkning fra tilfældige udsving.

De målepunkter, som er benyttet i denne handlingsplan, er på nationalt niveau og kan ikke umiddelbart overføres til målepunkter for de enkelte aktører. En kommune eller virksomhed kan definere sine egne målepunkter som f.eks. andelen af personbiler i virksomheden med fem Euro NCAP-stjerner eller andelen af børn, der bruger cykelhjelm. Kendetegnende for et målepunkt er, at det skal være let målbart og have en dokumenteret sammenhæng med forbedret trafiksikkerhed enten ved at forebygge personulykker eller ved at reducere personskader.

Løbende tiltag

Sideløbende med de tiltag, der er beskrevet under fokusområderne, er der også vigtige, løbende indsatser, der medvirker til en forbedring af trafiksikkerheden. Disse opgaver kan være myndighedsopgaver, som i det daglige ikke har den store offentlige bevågenhed, men som ikke desto mindre er essentielle for dansk trafiksikkerhed. Politikontrol, vejbestyrelsernes arbejde og undervisning i grundskolen kan nævnes som eksempler herpå.

Politiets kontroller er gavnlige for trafiksikkerheden, idet en målrettet og effektiv politikontrol får trafikanterne til at respektere færdselslovgivningen. Samtidig koordineres politiets kontroller ofte, så de bakker op om nationale kampagneaktiviteter. Målet med politiets kontroller er ikke, at antallet af sanktioner bliver så højt som muligt, men et væsentligt bidrag til at ændre trafikanternes adfærd.

Undervisning – lige fra undervisning af børn i de mindste skoleklasser til den egentlige køreuddannelse hos landets køreskoler – er afgørende for, at fremtidens trafikanter kan færdes sikkert og forsvarligt i trafikken. Rådet for Sikker Trafik arbejder tæt sammen med det lokale politi, landets kommuner og skolerne om at gøre trafiksikkerhed interessant og nærværende for børn i folkeskolen. Dette sker gennem tiltag som f.eks. gåprøve for de mindste elever, cyklistprøver i 3. og 6. klasse og skolepatruljer. For de ældste elever i udskolingen er en vigtig opgave at øge forståelsen for de risici, som en uhensigtsmæssig adfærd i trafikken kan medføre.

Endelig er vejbestyrelsernes grundlæggende drift og vedligeholdelse af vejnettet en forudsætning for, at det nuværende trafiksikkerhedsniveau kan opretholdes. Vejbestyrelserne kan med fordel anvende trafiksikkerhedsparametre i deres valg af vejudstyr og satse på trafiksikkert udstyr.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler landets vejbestyrelser at anvende en række aktiviteter og metoder til at målrette og effektivisere især den vejtekniske indsats.



Eftersom disse aktiviteter ikke er egentlige vejtekniske foranstaltninger, knyttes de ikke til et bestemt fokusområde, ligesom der ikke foretages egentlige beregninger af aktiviteterens trafikikkerhedsmæssige potentiale og forventede effekt. Færdselsikkerhedskommissionen anbefaler landets vejbestyrelser at prioritere følgende forslag til tiltag:

- Trafikkerhedsrevision
- Trafikkerhedsinspektion
- Systematisk vejteknisk ulykkesbekæmpelse
- Lokale trafikikkerheds- og hastighedsplaner

En trafikikkerhedsrevision er en systematisk og uafhængig trafikikkerhedsgranskning af vejprojekter. Sigtet er at gøre nye og ombyggede veje så sikre som muligt. Den systematiske proces øger sandsynligheden for, at u hensigtsmæssige vejudformninger mv. opdages i tide og kan ændres, inden anlægsarbejdet er udført. Dermed mindskes risikoen for ulykker samt behovet for senere, omkostningsfulde ombygninger af det færdige anlæg.

En trafikikkerhedsinspektion er en systematisk og uafhængig trafikikkerhedsvurdering af eksisterende veje, der i princippet foregår efter samme metode som en trafikikkerhedsrevision. Ved en trafikikkerhedsinspektion udpeges og rangordnes eventuelle faremomenter ved eksisterende veje. Der opstilles desuden løsningsforslag, som herefter kan indgå i en prioritering. Trafikkerhedsinspektioner kan også spille en betydelig rolle ved driftsarbejder, der udføres af andre grunde end de rent trafikikkerhedsmæssige, idet der kan være gode muligheder for at opnå sikkerhedsforbedringer, når der alligevel skal bruges ressourcer på fornyelse og vedligeholdelse.

Ulykkesbekæmpelse ved hjælp af en systematisk udpegning og efterfølgende udbedring af sorte pletter er almindeligt anerkendt som et af de mest effektive og rentable trafikikkerhedstiltag. En sort plet er et kryds eller en strækning, hvor der sker flere ulykker end forventet i forhold til trafikmængden og vejens udformning. Metoden har til formål at målrette indsatsen mod de steder på vejnettet, hvor der er størst sandsynlighed for at kunne forebygge ulykker. Med regelmæssige mellemrum udpeges et antal sorte pletter, som herefter analyseres nærmere med henblik på at klarlægge mulighederne for at forbedre trafikikkerheden. Når der er opstillet en række løsningsforslag, foretages en prioritering ved at sætte de forskellige løsningsforslags forventede ulykkes- og personskadereduktion i forhold til den forventede anlægspris.

Lokale trafikikkerheds- og hastighedsplaner er især et nyttigt redskab for kommunerne. Trafikkerhedsplaner kan inden for en nærmere fastsat periode sætte fokus på trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger på vejene og adfærdspåvirkende aktiviteter. En trafikikkerhedsplan kan indeholde en hastighedsplan som udgangspunkt, eller den kan udarbejdes uafhængigt af trafikikkerhedsplanen. Hastighedsplaner giver grundlag for, i samarbejde med det lokale politi, at fastsætte lokale hastighedsgrænser og vil på længere sigt medvirke til at skabe overensstemmelse mellem vejenes udformning, hastighedsgrænser og de kørte hastigheder. Derved forebygges mange ulykker over en bred kam.

Sideløbende med de ovennævnte aktiviteter anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen, at der i hele vejsektoren fortsat arbejdes med at etablere og udvikle selvforklarende veje – både i projekteringsregler og i praksis. Der bør tilstræbes en simpel og entydig vejudformning, der understøtter vigepligtsreguleringen i kryds, som gør det nemt at aflæse vejforløbet og lægger op til det sikkerhedsmæssigt rigtige hastighedsvalg. Der bør i den forbindelse også arbejdes hen imod, at der kun er den nødvendige information at tage stilling til, så trafikanterne har fokus på det væsentligste.



**Fokusområde
nr. 1**



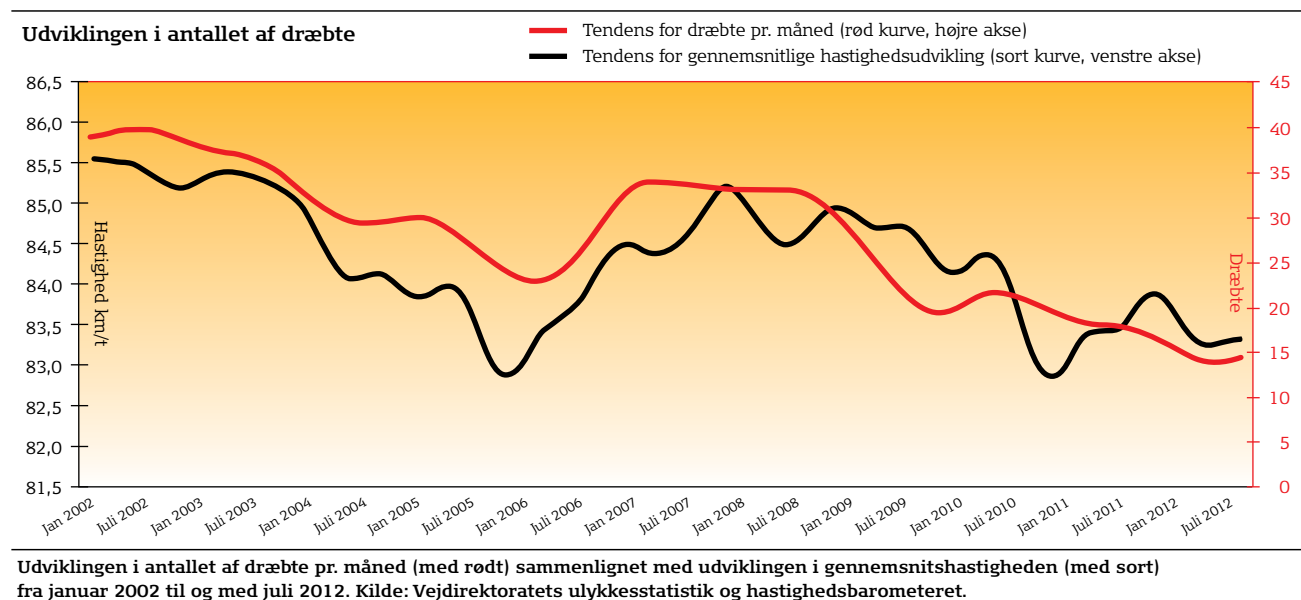
For høj hastighed

Hastighedsoverskridelser kan være en medvirkende årsag til, at ulykker opstår eller til at gøre dem mere alvorlige. Som det fremgår af nedenstående tabel, har hastigheden været faldende de senere år, men der bliver stadig kørt for stærkt på de danske veje i forhold til hastighedsbegrænsningerne. Det gælder især på landevejene, hvor mere end 60% af trafikanterne kører med en hastighed, der er højere end den tilladte. Det er også her, de fleste alvorlige ulykker sker.

Derfor vil en nedsættelse af gennemsnitshastigheden på landevejene have den største effekt på antallet af ulykker. Differentierede hastighedsgrænser i både nedadgående og opadgående retning, bestemt af vejens sikkerhedsniveau, kan bidrage til at sænke antallet af ulykker. Såfremt hastigheden sættes op på udvalgte landeveje, kan man dog kun forvente en nedgang i ulykkerne, hvis der sker betydelige investeringer i vejene for at opnå et tilfredsstillende sikkerhedsniveau.

Det er veldokumenteret, at jo højere den generelle hastighed er på vejene, desto flere ulykker vil der ske, og desto mere alvorlige vil de være. HVU har løbende dokumenteret den høje hastigheds konsekvenser for ulykkerne. Selv små hastighedsoverskridelser kan forværre en ulykke dramatisk. Hastighedsovertrædelser finder sted i alle samfundslag.

Som det fremgår af nedenstående figur, er der historisk set en klar sammenhæng mellem antallet af dræbte i trafikken og gennemsnitshastighederne på vejene.



Fakta om hastighedsulykker

Hastighed er en usikker parameter i den almindelig ulykkesstatistik, og erfaringerne fra den udvidede dødsulykkesstatistik viser, at hastighed ofte er for lavt registreret i ulykkesstatistikken. I den udvidede ulykkesstatistik bliver det

vurderet, at i 41% af dødsulykkerne i 2010-2011 har høj hastighed i forhold til hastighedsgrænsen eller forholdene medvirket til ulykkens opståen.

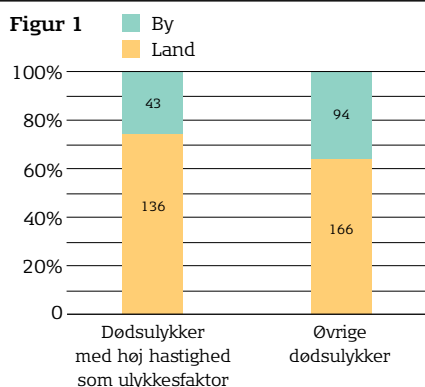
Om de dødsulykker, hvor høj hastighed har været en ulykkesfaktor, kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige dødsulykker oftere:

- Sker i landzone (figur 1)
- Er eneulykker (figur 2)
- Sker i mørke (figur 3)

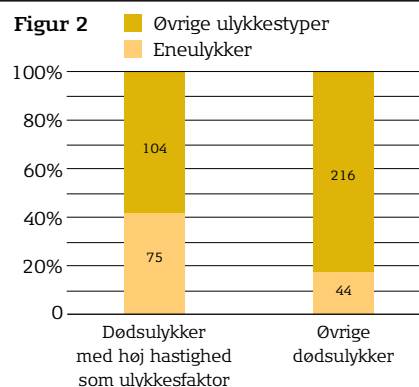
Om de førere, som har kørt for hurtigt ved dødsulykkerne, kan det opsummeres, at de i sammenligning med førere, der ikke har kørt for hurtigt oftere:

- Er førere af personbiler og motorcykler (figur 4)
- Er mænd (figur 5)
- Er unge bilister op til 24 år (figur 6)

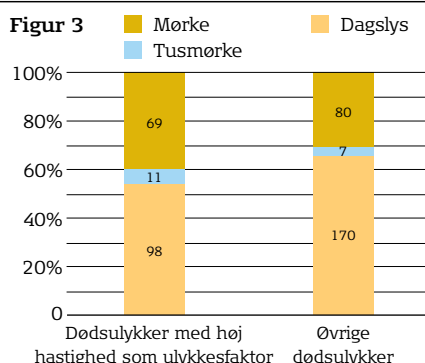
Figur 1 viser den procentvise fordeling af dødsulykker med høj hastighed som ulykkesfaktor sammenlignet med øvrige dødsulykker i 2010-2011 på by og landzone.



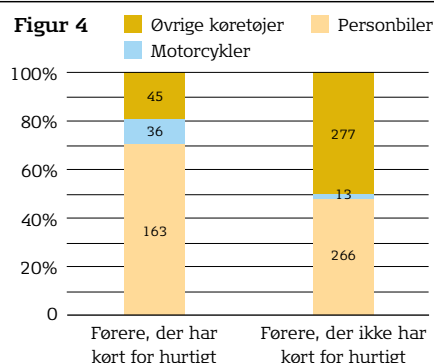
Figur 2 viser den procentvise fordeling af dødsulykker med høj hastighed som ulykkesfaktor sammenlignet med øvrige dødsulykker i 2010-2011 på eneulykker og øvrige ulykkestyper.



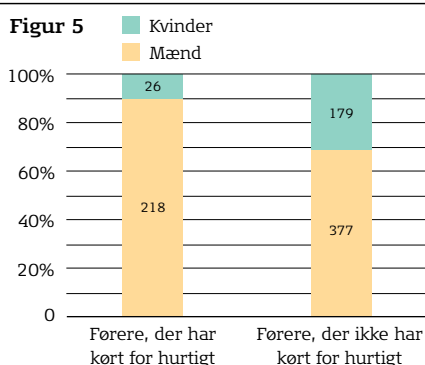
Figur 3 viser den procentvise fordeling af dødsulykker med høj hastighed som ulykkesfaktor sammenlignet med øvrige dødsulykker i 2010-2011 på lysforhold under ulykken.



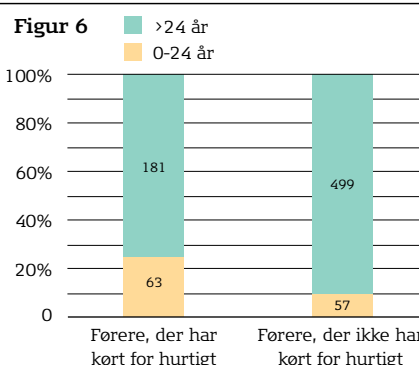
Figur 4 viser den procentvise fordeling af førere, som har kørt for hurtigt, sammenlignet med førere, som ikke har kørt for hurtigt, i dødsulykker i 2010-2011 på personbil, motorcykel og øvrige køretøjer.



Figur 5 viser den procentvise fordeling af førere, som har kørt for hurtigt, sammenlignet med førere, som ikke har kørt for hurtigt, i dødsulykker i 2010-2011 på køn.



Figur 6 viser den procentvise fordeling af førere, som har kørt for hurtigt, sammenlignet med førere, som ikke har kørt for hurtigt, i dødsulykker i 2010-2011 på aldersgruppen 0-24 år og 25 år og derover.



Hvad kan der gøres?

Når danskerne kører for stærkt, er det ofte et udtryk for, at mange undervurderer hastighedens betydning for ulykkesrisikoen. Den menneskelige hjerne er ifølge hjerneforskere ikke bygget til at fornemme risikoen ved høj hastighed, hvilket understreger behovet for, at samfundet regulerer og forebygger ulykker.

Det er gennem undersøgelser påvist, at danskerne generelt gerne vil overholde hastighedsgrænserne⁴. Det er vurderingen, at politikontrol, teknologisk udvikling, vejteknik, lovgivning og kampagner vil bidrage positivt til en reduktion af hastigheden. Efter Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse bør indsatsen koncentreres om ulykker i landzone og primært målrettes motorcyklister og unge, mandlige førere af personbiler.

Målepunktet for en succesrig indsats er en generel sænkning af gennemsnits-hastigheden på landevejene.

⁴) TrygFonden "Trafiksikkerhed i følge danskerne" og Mandag Morgen "5 paradokser om sprit og fart i trafikken".

Målepunkt - Høj hastighed

Andel af kørsel, der overskrider hastighedsgrænsen, set som et gennemsnit af andelen af overskridelser i by og på landeveje. Målepunktet er valgt til marts-oktober, da vejrliget her ikke er præget af nattefrost, sne eller andet vintervej.

Udgpkt.:	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Andel (Mar-Okt)	63,4%	60,8%	60,2%	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Vejdirektoratets Hastighedsbarometer



Tiltag for Fokusområde nr. 1

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.1. Målrettet kontrol
- 1.2. Adgang til køretøjernes elektroniske data
- 1.10. Klip ved 20% hastighedsoverskridelse
- 1.11. Ejeransvar ved færdselsovertrædelser
- 1.17. Brugen af ATK intensiveres
- 1.18. Lovkrav om refleksvest

Undervisning og kommunikation

- 2.1. Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder
- 2.4.1. Hastighedskampagner
- 2.4.8. Kampagner om at "læse vejen"

Vejene

- 3.1. Trafiksikkerhedsrevision
- 3.2. Trafiksikkerhedsinspektion
- 3.3. Systematisk vejteknisk ulykkesbekæmpelse
- 3.4. Kommunale handlingsplaner
- 3.5. Lokale hastighedsplaner
- 3.6. Selvforklarende veje
- 3.10. Hastighedsdæmpende foranstaltninger
- 3.14. Bedre mulighed for etablering af hastighedszoner
- 3.20. Etablering af "2 minus 1-veje" i åbent land
- 3.21. Lokal hastighedsbegrænsning i kryds i åbent land
- 3.22. Variable hastighedstavler
- 3.23. "Din fart"-tavler
- 3.25. Etablering af rundkørsler

Køretøjerne

- 4.1. Sorte bokse
- 4.2.4. Nødbremsesystem
- 4.10. Hastighedsbegrænsere i biler

Øvrige tiltag

- 5.2. Digitalt hastighedskort



Fokusområde nr. 2



Spiritus, narkotika og medicin

Det er en af succeshistorierne i dansk trafikssikkerhed, at det er lykkedes at ændre befolkningens holdning til spirituskørsel. Fra at være alment accepteret i slutningen af 1970'erne, er det i dag socialt uacceptabelt at køre i alkoholpåvirket tilstand⁵.

Antallet af spiritusulykker er faldet, men udgør stadig den samme andel af de alvorligste ulykker. Spirituskørsel er derfor stadig et problem.

Kørsel i narkotika- eller medicinpåvirket tilstand er først i de senere år blevet genstand for opmærksomhed. Politiet har fået mulighed for nemmere end tidligere at screene eventuelt påvirkede bilister, hvilket har betydet flere sigtelser. Det er særligt unge trafikanter, der har problemer med narkotika. De ældre trafikanter har derimod en udfordring med kørsel og medicin, hvis der f.eks. tages en forkert dosis. I takt med, at den danske befolkning får flere og flere ældre, er det nødvendigt at monitorere udviklingen og sætte ind med kampagne- og undervisningstiltag. Den største færdselssikkerhedsmæssige effekt vil dog stadigvæk ses, hvis der sættes målrettet ind mod spirituskørsel.

Fakta om spiritus, narkotika og medicin

Det er vurderet, at i 25% af dødsulykkerne i 2010-2011 har påvirkning af alkohol medvirket til ulykkens opståen. Tallene for narkotika og medicin er meget små. For personskadeulykkerne generelt viser den almindelige ulykkesstatistik, at mindst én fører af et motorkøretøj har haft en promille over 0,5 i 13% af personskadeulykkerne.

Om de dødsulykker, hvor spirituspåvirkning har været en ulykkesfaktor, kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige dødsulykker oftere:

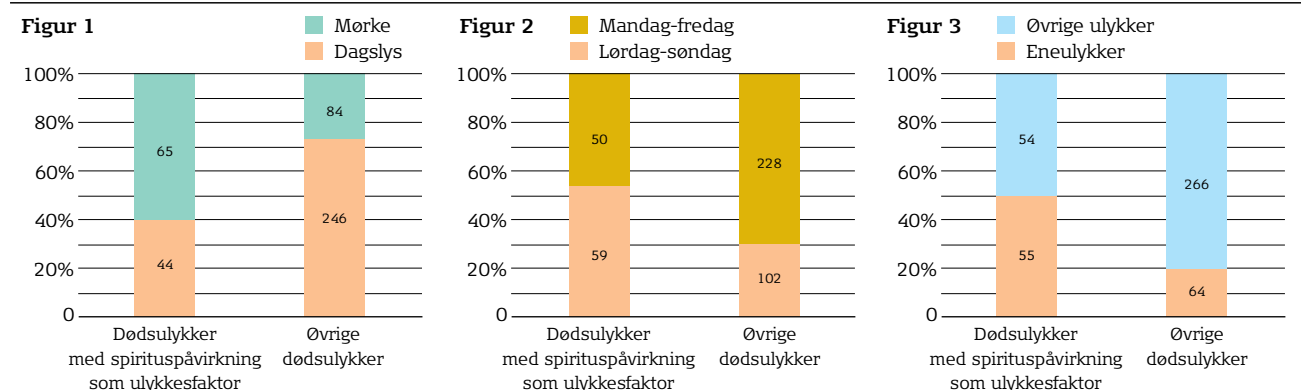
- Sker i mørke (Figur 1)
- Sker i weekenderne (Figur 2)
- Er eneulykker (Figur 3)
- Er ulykker med for høj hastighed

⁵⁾ Bl.a. Rådet for Sikker Trafik. Undersøgelse (Positionsmåling)

Figur 1 viser den procentvise fordeling af dødsulykker med spirituspåvirkning som ulykkesfaktor sammenlignet med øvrige dødsulykker i 2010-2011 på lysforhold under ulykken.

Figur 2 viser den procentvise fordeling af dødsulykker med spirituspåvirkning som ulykkesfaktor sammenlignet med øvrige dødsulykker i 2010-2011 på ugedage.

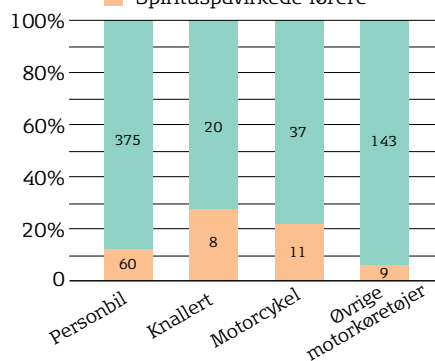
Figur 3 viser den procentvise fordeling af dødsulykker med spirituspåvirkning som ulykkesfaktor sammenlignet med øvrige dødsulykker i 2010-2011 på eneulykker og øvrige ulykkestyper.



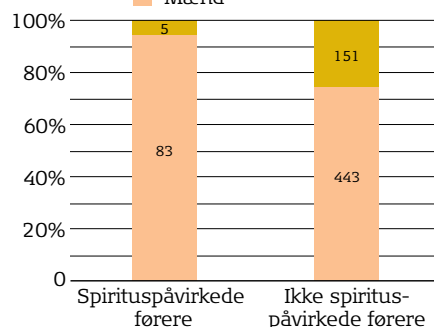
Om de motorførere, som har været ulovligt spirituspåvirkede i dødsulykker, kan det opsummeres, at de i sammenligning med motorførere, der ikke har været det, oftere:

- Er førere af knallert og motorcykler (Figur 4)
- Er mænd (Figur 5)
- Er under 25 år (Figur 6)
- Ikke benytter sele
- Kører for hurtigt

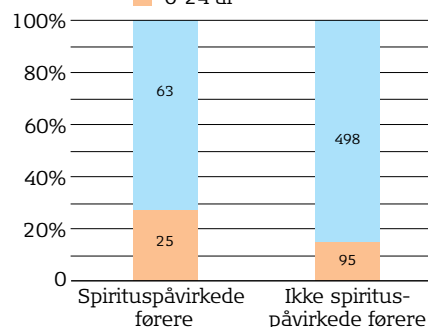
Figur 4 Ikke spirituspåvirkede førere
Spirituspåvirkede førere



Figur 5 Kvinder
Mænd



Figur 6 > 24 år
0-24 år



Figur 4 viser den procentvise fordeling af førere af personbil, motorcykel, knallert og øvrige motorkøretøjer i dødsulykker i 2010-2011 fordelt efter, om de har været ulovligt spirituspåvirkede eller ej.

Figur 5 viser den procentvise fordeling af motorførere, som har været ulovlig spirituspåvirkede, sammenlignet med førere, som ikke har været ulovligt påvirkede, i dødsulykker i 2010-2011 på køn.

Figur 6 viser den procentvise fordeling af motorførere, som har været ulovlig spirituspåvirkede, sammenlignet med førere, som ikke har været ulovligt påvirkede, i dødsulykker i 2010-2011 på aldersgruppen 0-24 år og 25 år og derover.

6) SWOV Fact sheet "Driving under the influence of alcohol" http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcohol_UK.pdf

Der er altså stort potentiale for at forebygge ulykker forårsaget af spiritus-, narkotika- og medicinpåvirkning, hvis man koncentrerer indsatserne omkring nat- og weekendulykker og målretter mod unge mænd.

Spirituskørsel - Hvad kan der gøres?

Spiritusulykker er ofte eneulykker og sker om aftenen eller natten. Den spirituskørsel, der foretages efter socialt samvær med andre, kan forebygges gennem bl.a. kampagnetiltag, der sætter fokus på omgivelsernes ansvar og mulighed for indgriben.

Spirituskørsel, hvor føreren muligvis har et generelt misbrug af alkohol, kan effektivt begrænses ved brug af alkoholås. Undersøgelser viser eksempelvis, at det reducerer spiritusbilisternes tilbagefald med 65-90% i forhold til at fratage spiritusbilisterne kørekortet. Derfor anbefales det også, at alkoholås indgår som et led i et større program af behandling og forebyggelse⁶.

På længere sigt og i takt med den køretøjsteknologiske udvikling vil alkoholås som standardudstyr kunne være med til at forebygge begge typer af spirituskørsel.

En generel promillegrænse på 0,2 for alle trafikanter vil eliminere tvivl hos førere om, hvorvidt de ville kunne køre bil. Sverige har gode erfaringer med en nedsættelse, og Danmark kan med fordel følge trop. Undersøgelser viser, at befolkningen ønsker en sådan grænse, og en nedsættelse af promillegrænsen vil understøtte, at det er socialt uacceptabelt at køre spirituspåvirket.

Da spirituskørsel er langt det alvorligste problem set i forhold til narkotika og medicin, vil målepunktet derfor fokusere på en nedbringelse af antallet af dræbte og tilskadekomne i forbindelse med dette.

Målepunkt – Spiritus, narkotika og medicin

Antal af dræbte og tilskadekomne i ulykker, hvor mindst en fører af et motorkøretøj har haft en promille på over 0,5.

GNS	2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte og tilskadekomne	651	608	485	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Vejdirektoratets Ulykkesstatistik

Tiltag for Fokusområde nr. 2

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.1. Målrettet kontrol
- 1.2. Promillegrænse på 0,2
- 1.3. Behandlingstilbud til spiritusdømte
- 1.4. Udbredelse af screeningsalkometre
- 1.5. Udbredelse af screeningsinstrument til narkotikakørsel

Undervisning og kommunikation

- 2.1. Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder
- 2.4.3. Spritkampagner

Køretøjerne

- 4.11. Alkolås i biler
- 4.13. Elektronisk kørekort



**Fokusområde
nr. 3**



Uopmærksomhed

"Kør bil, når du kører bil". Det simple slogan burde være let at følge, men undersøgelser har de senere år vist, at det ikke er så enkelt. Mange trafikanter har fokus på andre opmærksomhedskrævende ting end det, der er væsentligt for at færdes i trafikken. Såvel temaundersøgelser fra HVU som resultaterne fra den udvidede dødsulykkesstatistik peger på, at uopmærksomhed er blandt de hyppigste ulykkesfaktorer.

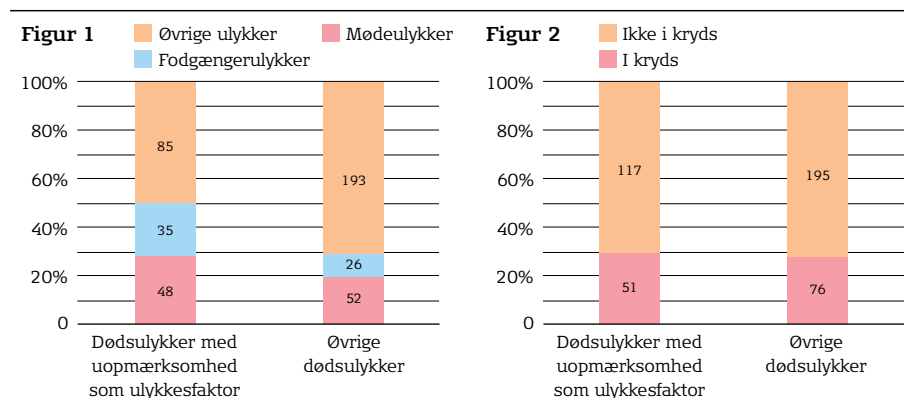
Årsagerne til uopmærksomhed kan være mange. Undersøgelser fra Sverige viser, at træthed er en faktor i mindst hver fjerde dødsulykke. Derudover er der både uden for køretøjet og især inde i kabinen en lang række potentielle distraktorer, der kan fjerne opmærksomheden fra trafikken og skabe farlige situationer.

Fakta om uopmærksomhedsulykker

I den udvidede ulykkesstatistik er det vurderet, at i 38% af dødsulykkerne i 2010-2011 har manglende eller utilstrækkelig opmærksomhed været medvirkende til ulykkernes opståen.

Om de dødsulykker, hvor uopmærksomhed har været en ulykkesfaktor, kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige dødsulykker oftere:

- Er mødeulykker (Figur 1)
- Er fodgængerulykker (Figur 1)
- Sker i kryds (Figur 2)
- Sker ved høj hastighed






Figur 1 viser den procentvise fordeling af dødsulykker med uopmærksomhed som ulykkesfaktor sammenlignet med øvrige dødsulykker i 2010-2011 på mødeulykker, fodgængerulykker og øvrige ulykker.

Figur 2 viser den procentvise fordeling af dødsulykker med uopmærksomhed som ulykkesfaktor sammenlignet med øvrige dødsulykker i 2010-2011 på fordelt efter ulykkessted.

Hvad er uopmærksomhed – og hvad kan der gøres?

Forskning har i de senere år bragt viden om uopmærksomhed i trafikken, som er afgørende nyt i forhold til tidligere handlingsplaner. Vi er blevet langt bedre til at forstå, hvad uopmærksomhed er.

Det kan illustreres ved nedenstående figur:

Distraktionstype		Beskrivelse
Visuel distraktion		Når bilisten ser væk fra trafikken
Kognitiv distraktion		Når bilistens tanker er et andet sted end på trafikken
Motorisk distraktion		Når bilisten slipper rattet med en eller begge hænder
Auditiv distraktion		Når bilisten lytter efter andet end trafikken

Disse fire typer påvirker alle trafikanters evne til at køre trafiksikkert på forskellige måder og kan optræde i forskellige kombinationer alt efter hvilken distraherende handling, der udføres. Det at skrive en sms under kørslen gør eksempelvis både bilisten visuelt uopmærksom (blikket fjernes fra vejen), kognitivt uopmærksom (tankerne flyttes hen på hvad, der skal skrives) samt motorisk uopmærksom (telefonen betjenes). Det er anslået, at distraktioner for 70% vedkommende sker inde i kabinen, mens de resterende 30% er distraktioner uden for⁷.

⁷ Møller et al. (2010):
Distraktion i forbindelse med
bilkørsel. Rapport 3, februar
2010. DTU Transport

I takt med, at moderne teknologi vinder indpas i køretøjerne, øges antallet af distraktorer inde i bilen. Sammen med teknologi, der i sit udgangspunkt ikke er bestemt for kørsel, skabes en række udfordringer, der bør adresseres gennem lovgivning, information og kampagner.

En proaktiv afgiftspolitik på teknologiske hjælpemidler vil have en forebyggende effekt på antallet af ulykker. Kampagner vil kunne skabe viden om uopmærksomhed og påvirke adfærden i positiv retning, herunder give konkrete redskaber til at forebygge f.eks. træthed eller brug af håndholdte mobiltelefoner under kørslen.

På vejene og i omgivelserne konkurrerer f.eks. bevægelige og oplyste reklamer mv. om trafikanternes opmærksomhed, hvorved deres fokus flyttes fra trafikken, hvilket øger risikoen for ulykker. Ved at stræbe efter et enkelt og letforståeligt vejmiljø og mindske mængden af information til trafikanterne kan man begrænse antallet af ulykker, der skyldes uopmærksomhed.



Målepunkt - Uopmærksomhed

Andel af bilister, der oplyser, at de udfører distraherende handlinger under kørslen:

Målepunkt	Udg.pkt 2012 ⁸⁾	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Andel	20,9%	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Rådet for Sikker Trafiks Positionstracking

8) Respondenter i Rådet for Sikker Trafiks Positionstracking oplyser, at de benytter håndholdt eller håndfri telefon, ser eller taster på telefon, betjener GPS, drager omsorg for børn eller finder ting i bilen mindst "en gang imellem". Udgangspunktet er tal for 4. kvartal 2012 og 1. kvartal 2013

Tiltag for Fokusområde nr. 3

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.1. Målrettet kontrol
- 1.2. Adgang til køretøjernes elektroniske data

Undervisning og kommunikation

- 2.1. Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder
- 2.4.2. Uopmærksomhedskampagner
- 2.4.6. Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion som rollemodeller
- 2.4.8. Kampagner om at "læse vejen"

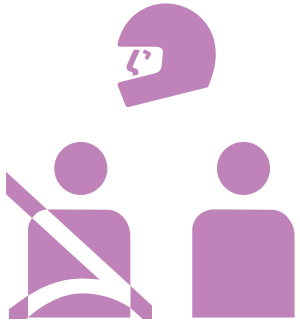
Vejene

- 3.6. Selvforklarende veje
- 3.11. Reduktion af distraktorer uden for bilen
- 3.15. Rumleriller på veje i åbent land
- 3.16. Midterautoværn på større veje
- 3.21. Lokal hastighedsbegrænsning i kryds i åbent land
- 3.22. Variable hastighedstavler

Køretøjerne

- 4.1. Sorte bokse
- 4.2.1. Linjevogter
- 4.2.2. Blindvinkeldetektor
- 4.2.3. Træthedetsdetektor
- 4.2.4. Nødbremsesystem

Fokusområde nr. 4



Manglende sele- og hjelmbrug

Sikkerhedsseler er det billigste og mest effektive sikkerhedsudstyr, som findes i biler. Langt de fleste førere bruger sikkerhedssele, og andelen er stigende. I 2012 anvendte 94% af alle førere i personbiler sele.

Hjelmbrug ved motorcykler og knallerter er høj, og cykelhjelmbrugen viser en opadgående tendens for alle aldersgrupper.

For motorcyklister og knallertkørere er det omkring en femtedel af de dræbte og alvorligt tilskadekomne, som ikke har anvendt hjelm. Det står i skærende kontrast til, at 97% generelt benytter hjelm, hvilket giver de manglende hjelmbrugere en voldsom overrepræsentation i ulykkesstatistikken.

Fakta om sele- og hjelmbrug

Det er vurderet, at i 28% af dødsulykkerne i 2010-2011 har manglende selebrug og/eller manglende hjelmbrug medvirket til personskadernes omfang. Ved personskadeulykkerne generelt har 18% af de dræbte og tilskadekomne personer i biler ikke benyttet sele, og 41% af de dræbte og tilskadekomne på motorcykel, knallert og cykel har ikke benyttet hjelm.

Om de dræbte og tilskadekomne i biler, der ikke har benyttet sele, kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige dræbte og tilskadekomne oftere:

- Er mænd (Figur 3)
- Er spirituspåvirkede (Figur 4)
- Er under 25 år (Figur 5)

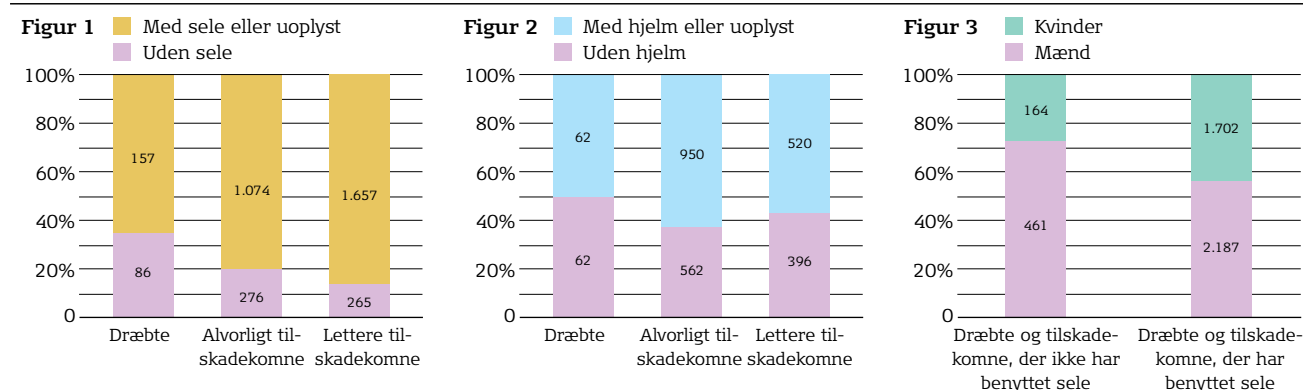
Om de dræbte og tilskadekomne motorcyklister og knallertførere, der ikke har benyttet hjelm, kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige motorcyklister og knallertførere oftere:

- Er spirituspåvirkede

Figur 1 viser den procentvise fordeling af selebrug og ikke-selebrug i biler for dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i 2010-2011.

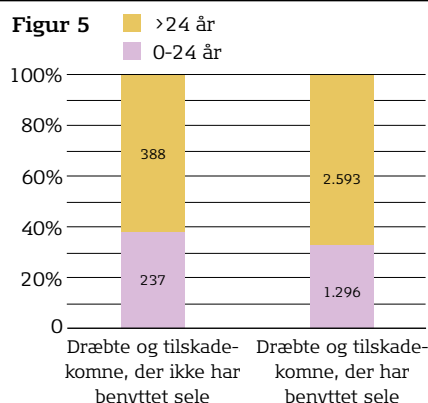
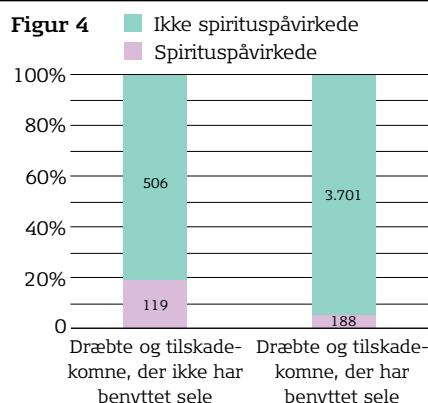
Figur 2 viser den procentvise fordeling af hjelmbrug og ikke-hjelmbrug i motorcykler, knallerter og cykler for dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i 2010-2011.

Figur 3 viser den procentvise fordeling af dræbte og tilskadekomne i biler, som ikke har benyttet sele, sammenlignet med dræbte og tilskadekomne i biler, der har benyttet sele, i 2010-2011 køn.



Figur 4 viser den procentvise fordeling af dræbte og tilskadekomne i biler, som ikke har benyttet sele, sammenlignet med dræbte og tilskadekomne i biler, der har benyttet sele, i 2010-2011 på spirituspåvirkning.

Figur 5 viser den procentvise fordeling af dræbte og tilskadekomne i biler, som ikke har benyttet sele, sammenlignet med dræbte og tilskadekomne i biler, der har benyttet sele, i 2010-2011 aldersgruppen 0-24 år og 25 år og derover.



Indsatser rettet imod manglende sele- og hjelmbrug vil formentlig have størst effekt, hvis de kombineres med indsatser rettet imod spirituspåvirkede unge mandlige trafikanter.

Hvad kan der gøres?

Seler redder liv, og den øgede selebrug op gennem 00'erne har såvel sparet mennesker for fysiske mén som samfundet for hospitalsudgifter mv. Forklaringen på den høje selebrug er en kombination af kampagner, lovgivning vedrørende sikkerhedsudstyr til børn og sanktioner for manglende selebrug samt større udbredelse af selealarmer.

Restgruppen af manglende selebrugere kan effektivt nås gennem tiltag som selealarmer, skærpet lovgivning og kommunikationsindsatser over for de relevante målgrupper.

Motorcyklisters hjelmbrug er høj, og restgruppen må ses i sammenhæng med politiets indsats over for særlige grupperinger i samfundet. Derimod kan der for den almene motorcyklist med fordel sættes fokus på brug af andet sikkerhedsudstyr som dragter og reflekser.

Gennem årene er det med kampagner og generel oplysning lykkedes at forøge andelen af cyklister, der bruger hjelm. Disse initiativer bør efter Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse forsætte frem mod 2020.

Målepunkt - Manglende sele- og hjelmbrug

Andel af førere af personbiler, der benytter sikkerhedssele:

Målepunkt	Udg.pkt 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Mål 2020
Personbil	92%	-	94%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Rådet for Sikker Trafiks seletælling

Andel af voksne cyklister med hjelm :

	Udg.pkt 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Mål 2020
Cykelhjelm	25%	26%	28%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Brug af hjelm 2012 blandt cyklister og knallertkørere. Kilde: Rådet for Sikker Trafik

Tiltag for Fokusområde nr. 4

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.1. Målrettet kontrol
- 1.13. Klip i kørekort for manglende sele

Undervisning og kommunikation

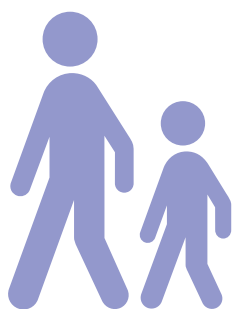
- 2.1. Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder
- 2.4.7. Kampagner om øget selebrug

Køretøjerne

- 4.12. Udbredelse af selealarm



**Fokusområde
nr. 5**

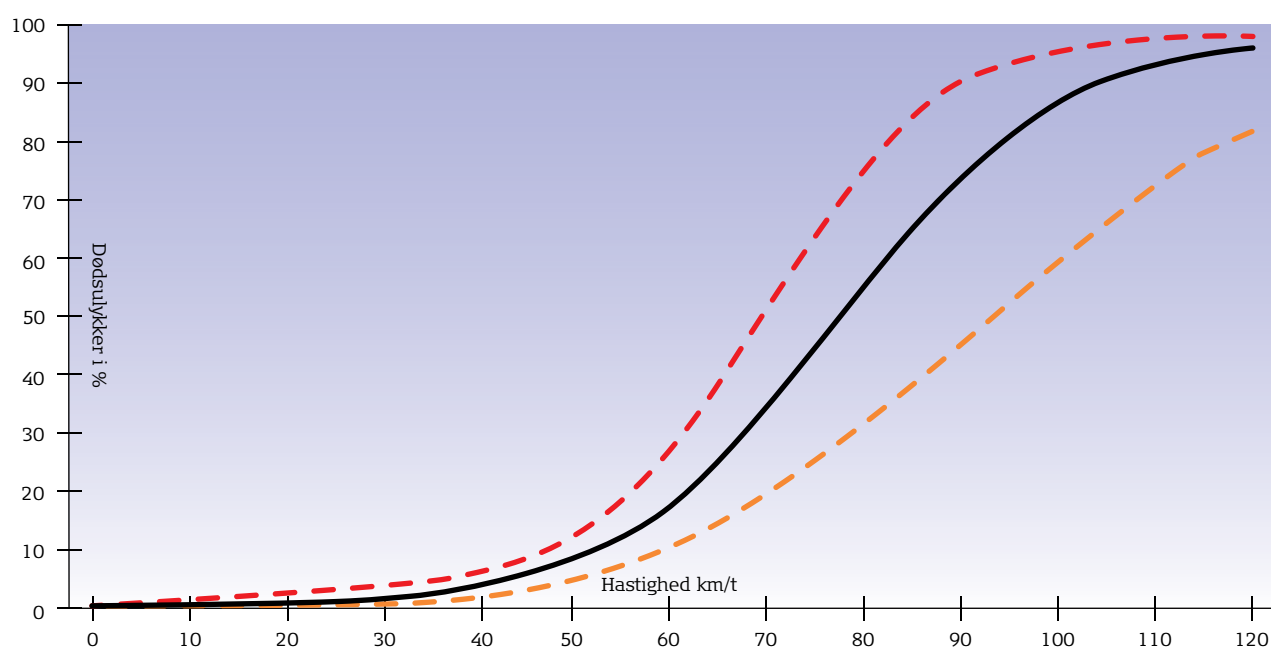


Fodgængere

Alle borgere er fra tid til anden fodgængere. Som fodgænger er man alvorligt udsat, hvis ulykken rammer. Den almene menneskelige fysik er ikke bygget til sammenstød med høj hastighed eller med tunge ting, hvorfor ulykkerne ofte er alvorlige.

Det er alvorligt for en fodgænger at blive ramt af en bil. Det gælder, at jo højere hastighed bilen har, jo større er risikoen for at komme alvorligt til skade. Udgangspunktet for nedenstående figur på området er en voksen person, der rammes af fronten af en personbil. Figuren repræsenterer den nyeste forskning på området.

Fodgængerulykker



Risiko for at blive dræbt som fodgængere i procent sammenlignet med hastigheden i km/t.

Kilde: Erik Rosén, Autoliv Research, NVF, maj 2011

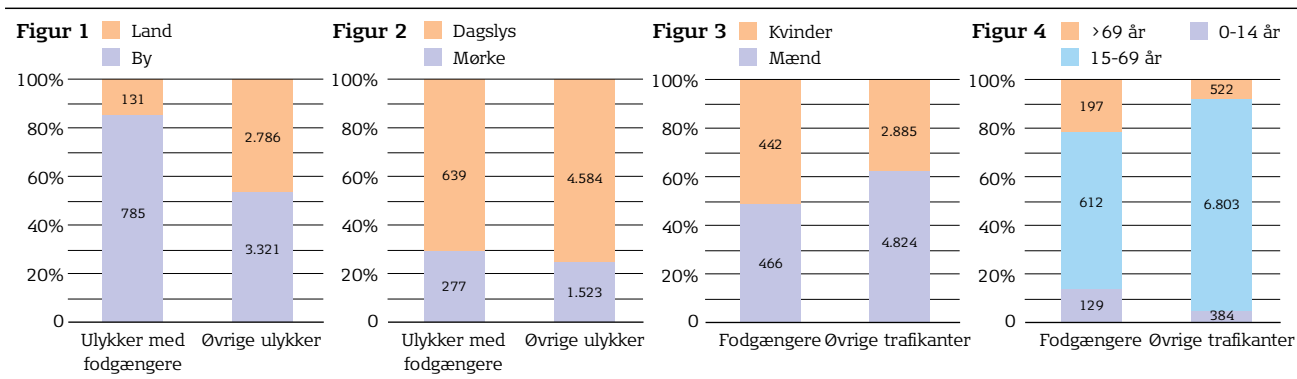
Ulykker med fodgængere sker oftest i kryds i byområder. Ældre og børn er oftest de mest udsatte. Ældre, fordi fysikken gradvist forringes med alderen, og børn fordi den fulde forståelse af trafikens farer endnu ikke er færdigudviklet.

Fakta om ulykker med fodgængere

17% af dødsulykkerne i 2010-2011 var ulykker med fodgængere. For personskadeulykkerne generelt viser den almindelige ulykkesstatistik, at 13% af personskadeulykkerne var fodgængerulykker.

Om personskadeulykker med fodgængere kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige personskadeulykker oftere:

- Sker i byzone (Figur 1)
- Sker i mørke (Figur 2)



Figur 1 viser den procentvise fordeling af personskadeulykker med fodgængere sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på by og landzone.

Figur 2 viser den procentvise fordeling af personskadeulykker med fodgængere sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på lysforhold under ulykken.

Figur 3 viser den procentvise fordeling af dræbte og tilskadekomne fodgængere sammenlignet med øvrige dræbte og tilskadekomne i 2010-2011 på køn.

Figur 4 viser den procentvise fordeling af dræbte og tilskadekomne fodgængere sammenlignet med øvrige dræbte og tilskadekomne i 2010-2011 på aldersgrupperne 0-14 år, 15-69 år og 70 år og derover.

Om de dræbte og tilskadekomne fodgængere kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige dræbte og tilskadekomne oftere:

- Er kvinder (Figur 3)
- Er børn under 14 år (Figur 4)
- Er ældre på 70 år og derover (Figur 4)

Fodgængere er udsatte trafikanter, der ofte kommer alvorligt til skade i trafikken. 16% af de dræbte i 2010-2011 var fodgængere, mens 13% af de alvorligt tilskadekomne, og 7% af de lettere tilskadekomne var fodgængere.

Det er vigtigt at bemærke, at fodgængere hører til en trafikantgruppe, der er underrepræsenteret i ulykkesstatistikken, fordi en stor andel af ulykkerne med fodgængere ikke kommer til politiets kendskab, og derfor heller ikke registreres i ulykkesstatistikken. Udbredelsen af ikke-alvorlige ulykker med fodgængere må derfor antages at være større, end hvad ulykkesstatistikken antyder.

Ulykker med fodgængere kan bedst forebygges, hvis indsatserne koncentrerer sig i byområder.

Hvad kan der gøres?

Vejteknik og generelt fokus på hastigheden i byerne vil have gavnlig effekt på antallet af dræbte og tilskadekomne fodgængere. Særligt større trafikerede veje bør have opmærksomhed, da det er her, de fleste ulykker sker. Det stigende antal ældre fodgængere kræver særlige initiativer, som dog også vil komme andre persongrupper til gode. Et fortsat kommunalt arbejde med udformning af krydsningsmuligheder vil være et godt skridt for fodgængernes sikkerhed.



En del af de dræbte på motorvejene er fodgængere, der er steget ud af køretøjerne i forbindelse med uheld og motorskader. Udbredelse af refleksevenstevester vil kunne forebygge en del af disse ulykker.

Teknologi bør ligeledes være et indsatsområde, f.eks. i form af særlige nødbremsesystemer i biler. Endelig kan undervisning i skolerne og skolepatruljer forøge skolebørnenes sikkerhed i trafikken.

Målepunkter - Fodgængere

Antal dræbte og tilskadekomne fodgængere:

Målepunkt	Gns 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte og tilskadekomne	470	460	422	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Tiltag for Fokusområde nr. 5

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.18. Lovkrav om refleksvest

Undervisning og kommunikation

- 2.2. Trafikpolitik på skoler
- 2.3. Trafikpolitik i frivillige foreninger
- 2.4.6. Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion som rollemodeller
- 2.12. Udbredelse af reflekser

Vejene

- 3.4. Kommunale handlingsplaner
- 3.10. Hastighedsdæmpende foranstaltninger
- 3.12. Bedre udformning af kryds og krydsningssteder i by
 - 3.12.1. Forbedrede krydsningsfaciliteter for fodgængere
 - 3.12.2. Overkørsler i vigepligtsregulerede kryds
 - 3.12.3. Tilbagetrukket stoplinje
- 3.13. Signaltekniske forbedringer
- 3.14. Bedre mulighed for etablering af hastighedszoner
 - 3.20 Etablering af "2 minus 1-veje" i åbent land
 - 3.22. Variable hastighedstavler
 - 3.23. "Din fart"-tavler
 - 3.27 Cykelstier i åbent land

Køretøjerne

- 4.2.4. Nødbremsesystem
- 4.2.5. Baksensor
- 4.2.6. Fodgængervenlige fronter
- 4.3. Fornyelse af bilparken

Øvrige tiltag

- 5.1. Bedre skadestueregistrering





**Fokusområde
nr. 6**



Cyklister og knallertførere

Danmark roses internationalt for at være et foregangsland for cyklisme. For mange i de store byer er cyklen det primære transportmiddel. Det er også generelt sikkert at cykle i Danmark, hvilket giver sig udslag i, at rigtig mange børn cykler til og fra skole.

Når så mange cykler, vil der naturligt komme flere cykelulykker end i lande, vi normalt sammenligner os med, hvor færre cykler. Det betyder dog ikke, at det skal accepteres, at vi har flere cykelulykker, idet det stadig er muligt at forbedre sikkerheden for dem, der vælger cyklen som transportmiddel.

Knallertulykker er en særlig udfordring, som der tilsvarende bør iværksættes særlige tiltag imod.

Cyklister og knallertførere er to vidt forskellige trafikantgrupper. De foreslåede tiltag tager derfor hensyn til forskelligheden og den demografiske fordeling og sociale karakteristika ved brugen af transportmidlet.

Fakta om ulykker med cyklister og knallerter

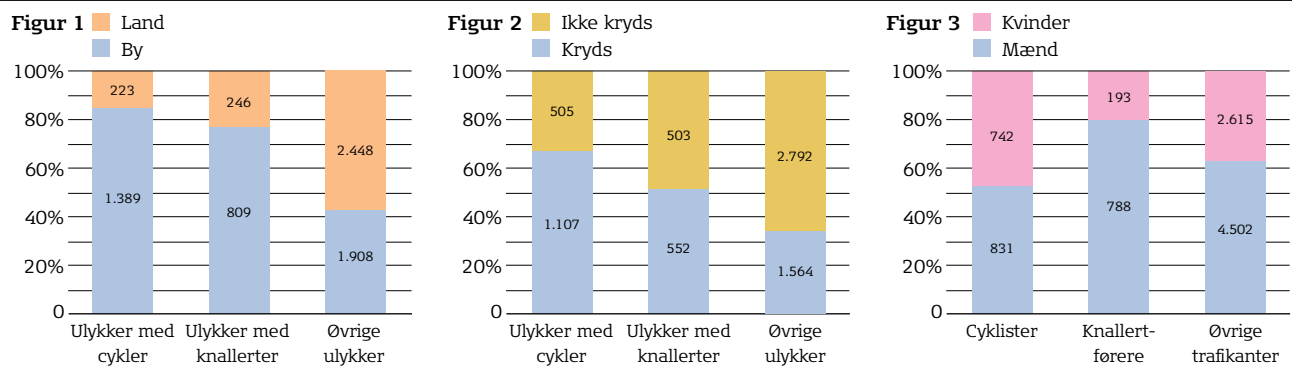
I 13% af dødsulykkerne i 2010-2011 var der mindst én cyklist impliceret, og i 6% af dødsulykkerne var der mindst én knallertfører impliceret. Blandt personskadeulykkerne generelt i 2010-2011 var der mindst én cyklist impliceret ved 23% af ulykkerne og mindst én knallert involveret ved 15% af ulykkerne.

12% af de dræbte personer i trafikken i 2010-2011 var cyklister, og 5% var knallertførere. Blandt de alvorligt tilskadede i trafikken var 21% cyklister og 14% knallertførere. 16% af de lettere tilskadede var cyklister, og 10% af de lettere tilskadede var knallertførere.

Det er vigtigt at bemærke, at cyklister og knallertførere, ligesom fodgængere, er trafikantgrupper, der er underrepræsenteret i ulykkesstatistikken, fordi en stor del af ulykkerne med cykler og knallerter ikke kommer til politiets kendskab og derfor heller ikke registreres i ulykkesstatistikken. Udbredelsen af ikke-alvorlige ulykker med cyklister og knallertførere må derfor antages at være større end i ulykkesstatistikken. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler derfor, at der sker en bedre registrering af denne type ulykker via en sammenlægning af skadestuedata med de officielle ulykkesstatistikker.

Om personskadeulykker med cyklister og knallertførere kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige personskadeulykker oftere:

- Sker i byzoner (Figur 1)
- Sker i kryds (Figur 2)



Figur 1 viser den procentvise fordeling af personskadeulykker med hhv. cyklister og knallertførere sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på by og landzone.

Figur 2 viser den procentvise fordeling af personskadeulykker med hhv. cyklister og knallertførere sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på krydsulykke og ikke-krydsulykke.

Figur 3 viser den procentvise fordeling af dræbte og tilskadekomne cyklister og knallertførere sammenlignet med øvrige dræbte og tilskadekomne i 2010-2011 på køn.

Figur 4 viser den procentvise fordeling af dræbte og tilskadekomne cyklister sammenlignet med øvrige dræbte og tilskadekomne i 2010-2011 på aldersgruppen 0-14 år og 15 år og derover.

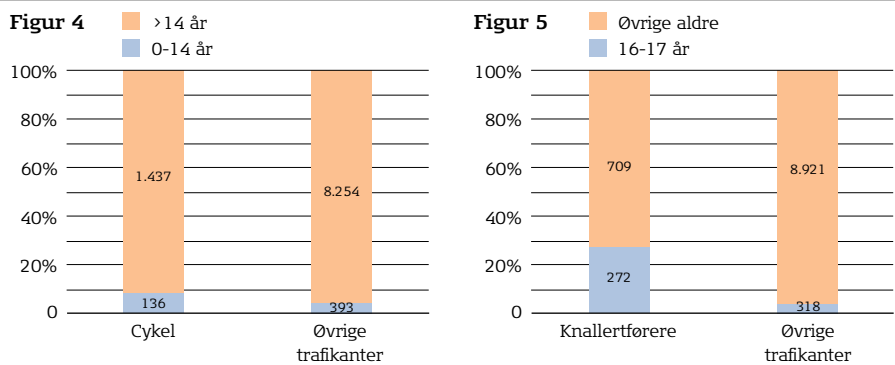
Figur 5 viser den procentvise fordeling af dræbte og tilskadekomne knallertførere sammenlignet med øvrige dræbte og tilskadekomne i 2010-2011 på aldersgruppen 16-17 år og øvrige aldre.

Om de dræbte og tilskadekomne cyklister kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige dræbte og tilskadekomne ofre:

- Er kvinder (Figur 3)
- Er børn under 14 år (Figur 4)

Om de dræbte og tilskadekomne knallertførere kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige dræbte og tilskadekomne ofre:

- Er mænd (Figur 3)
- Er i alderen 16-17 år (Figur 5)
- Er spirituspåvirkede



Både ulykker med cyklister og knallertførere kan bedst forebygges med indsatser i byområder og specielt i kryds. For knallertførerne kan specifikke tiltag med fordel målrettes unge, mandlige førere på 16-17 år.

Hvad kan der gøres?

Der er behov for, at cyklister får en større forståelse for farerne i kryds. Kampagner som f.eks. højresvingskampagner har hjulpet, men andre områder trænger sig på. Der er stadig behov for kampagner og kontrol i forhold til lygtebrug, adfærdregulerende kampagner og lignende.



Større udbredelse af hastighedszoner i byerne – særligt på større trafikerede veje – kan være et effektivt tiltag til at forebygge cykelulykker. Da langt de fleste ulykker med cyklister i byer sker i kryds, er det i høj grad bedre krydsudformninger, der skal til, hvis antallet af dræbte og tilskadekomne cyklister skal reduceres.

Cyklisterne kan forøge deres sikkerhed ved at anvende hjelm og bruge gode cykellygter. Hjelmen vil kunne nedsætte antallet af alvorlige hovedskader, og kampagner vil kunne understøtte en øget brug af hjelm.

Kampagneindsatser og kontrol er vigtige indsatser i forebyggelsen af knallertulykker, som i høj grad handler om uhensigtsmæssig adfærd.

Knallertlovgivningen er i 2011/2012 blevet skærpet med krav til bedre uddannelse af køreere og flere sanktioner ved overtrædelser. Det er vigtigt at følge udviklingen nøje for at sikre, at restgruppen kommer med.

Målepunkt – Cyklister

Antal dræbte og tilskadekomne cyklister:

Målepunkt	Gns 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte og tilskadekomne	815	860	839	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Målepunkt – Knallertførere

Antal dræbte og tilskadekomne knallertførere:

Målepunkt	Gns 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte og tilskadekomne	546	478	395	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Tiltag for Fokusområde nr. 6

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.1. Målrettet kontrol

Undervisning og kommunikation

- 2.2. Trafikpolitik på skoler
- 2.3. Trafikpolitik i frivillige foreninger
- 2.4.4. Kampagner om cyklisters risiko i kryds
- 2.4.5. Kampagner om øget brug af cykelhjelm
- 2.4.6. Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion som rollemodeller
- 2.12. Udbredelse af reflekser

Vejene

- 3.4. Kommunale handlingsplaner
- 3.10. Hastighedsdæmpende foranstaltninger
- 3.12. Bedre udformning af kryds og krydsningssteder i by
 - 3.12.2. Overkørsler i vigepligtsregulerede kryds
 - 3.12.3. Tilbagetrukket stoplinje
 - 3.12.4. Afkortede cykelstier
- 3.13. Signaltekniske forbedringer
- 3.14. Bedre mulighed for etablering af hastighedszoner
 - 3.20 Etablering af "2 minus 1-veje" i åbent land
- 3.22. Variable hastighedstavler
- 3.23. "Din fart"-tavler
- 3.27 Cykelstier i åbent land
- 3.28 Separering af cyklister og motorkøretøjer i rundkørsler

Køretøjerne

- 4.2.2. Blindvinkeldetektor
- 4.2.4. Nødbremsesystem
- 4.2.5. Baksensor
- 4.2.6. Fodgængervenlige fronter
 - 4.3. Fornyelse af bilparken
- 4.14. Køretøjstekniske tiltag mod højresvingsulykker

Øvrige tiltag

- 5.1. Bedre skadestuerregistrering



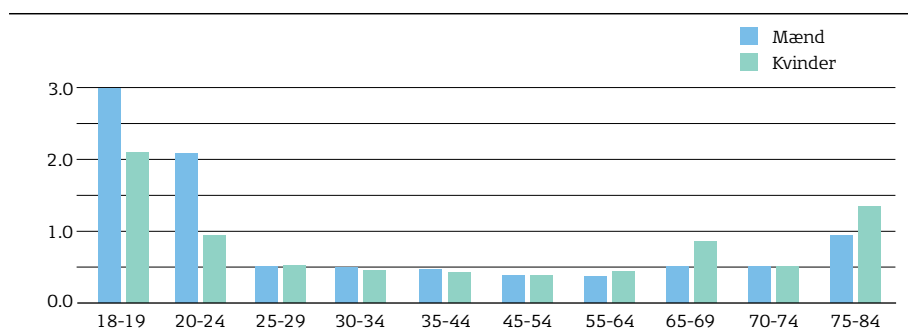
**Fokusområde
nr. 7**



Unge bilister op til 24 år

Det er en vedvarende udfordring at arbejde for færre dræbte og tilskadekomne unge bilister. Den nyere hjerneforskning viser, at især unge mænd ikke er tilstrækkelig mentalt udviklet til at forstå alle risici i trafikken. Herudover spiller manglende indsigt og viden samt sociale og kulturelle normer ind, som tilsammen kan have en skadelig indvirkning på trafiksikkerheden.

Unge bilisters risiko i trafikken er langt højere end ældre trafikanters. Det fremgår af deres totalrisiko, der er et udtryk for risikoen for at blive involveret i en ulykke med dræbte eller tilskadekomne i forhold til, hvor meget man kører.



Enheden på y-aksen er totalrisikoen for personbilsførere i 2010 efter alder og køn (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km).

Kilde: DTU Transport, Risiko i Trafikken 2007-2010, 2012

Det er i den sammengæng vigtigt at understrege, at det store flertal af unge bilister efterlever lovene og kører hensynsfuldt. Det ændrer dog ikke på, at der stadig begås fejl af den enkelte unge bilist, som kan have alvorlige konsekvenser. Det understreger samfundets forpligtelse til at hjælpe den unge bilist i særligt kritiske situationer gennem gode vejforløb og bedre bilteknologi.

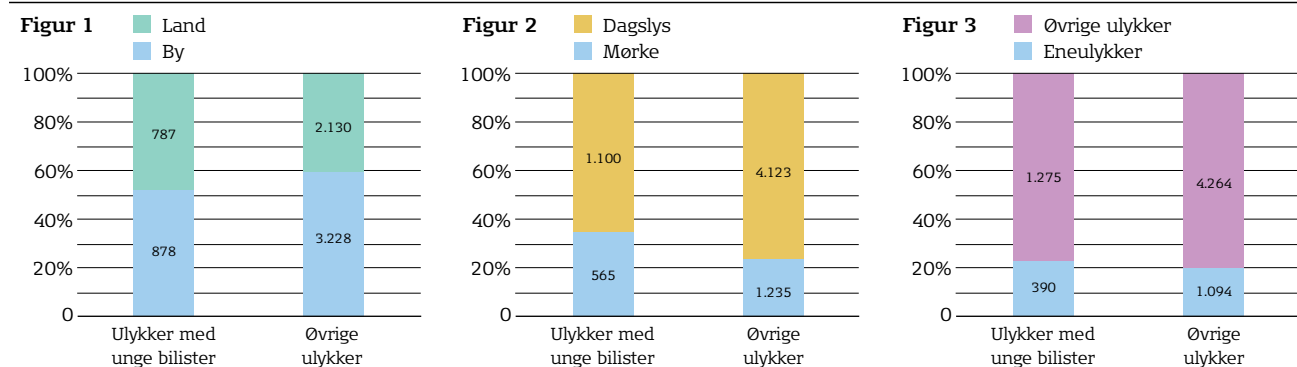
Fakta om ulykker med unge bilister op til 24 år

I 19% af dødsulykkerne i 2010-2011 var der mindst én ung bilist op til 24 år involveret. For personskadeulykkerne generelt var der mindst én ung bilist op til 24 år involveret i 24% af ulykkerne.

Figur 1 viser den procentvise fordeling af personskadeulykker med unge bilister op til 24 år sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på by og landzone.

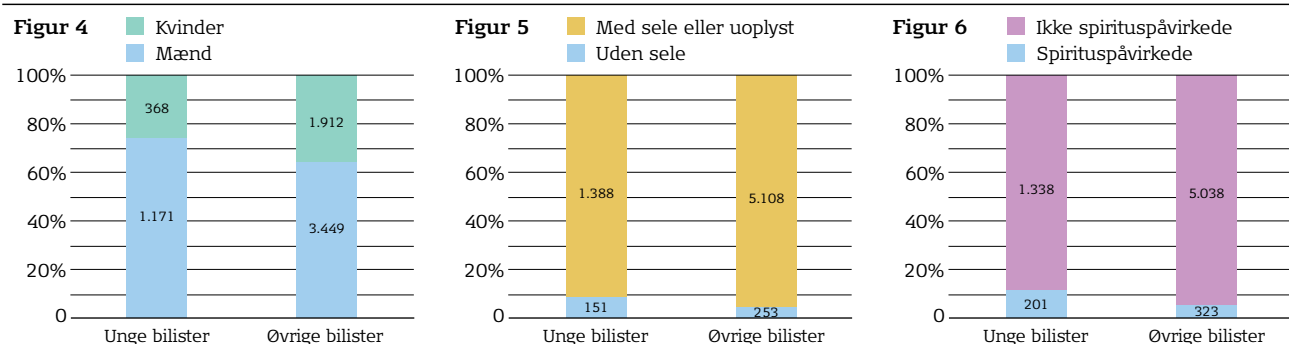
Figur 2 viser den procentvise fordeling af personskadeulykker med unge bilister op til 24 år sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på lysforhold under ulykken.

Figur 3 viser den procentvise fordeling af personskadeulykker med unge bilister op til 24 år sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på eneulykker og øvrige ulykker.



Både 7% af de dræbte og 7% af de alvorligt tilskadekomne i 2010-2011 var unge bilister op til 24 år. 11% af de lettere tilskadekomne tilhørte samme persongruppe. Om personskadeulykker med unge bilister op til 24 år kan det siges, at de i sammenligning med øvrige personskadeulykker oftere:

- Sker i landzone (Figur 1)
- Sker i mørke (Figur 2)
- Er eneulykker (Figur 3)



Figur 4 viser den procentvise fordeling af unge bilister sammenlignet med øvrige bilister ved personskadeulykker i 2010-2011 på køn.

Figur 5 viser den procentvise fordeling af unge bilister sammenlignet med øvrige bilister ved personskadeulykker i 2010-2011 på selebrug.

Figur 6 viser den procentvise fordeling af unge bilister sammenlignet med øvrige bilister ved personskadeulykker i 2010-2011 på spirituspåvirkning.

Om personskadeulykker med unge bilister op til 24 år kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige personskadeulykker oftere:

- Er mænd (Figur 4)
- Ikke benytter sele (Figur 5)
- Er spirituspåvirkede (Figur 6)

Hvad kan der gøres?

En modernisering af køreuddannelsen fra 1986 er nødvendig. De unges høje ulykkesrisiko skyldes primært faktorer knyttet til deres alder og manglende erfaring og rutiner. Dette skal forstås som evnen til at forudse farlige situationer – og handle derefter.

Man har i flere lande indført trinvist kørekort, hvor føreren gradvist får mere frihed i takt med, at vedkommendes erfaring stiger. Danmark skal løbende overvåge effekten af disse erfaringer for at sikre, at en eventuel dansk beslutning om trinvis kørekort træffes på et veldokumenteret grundlag.

De unges forældre spiller en afgørende rolle for deres børns adfærd i trafikken. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler derfor, at der arbejdes med forældrene og deres rolle som forbillede for deres børn, idet unge trafikanter kopierer forældrenes adfærd.

En mere enkel og letforståelig indretning af vejene vil særligt gavne unge og urutinerede trafikanter, som ikke har den fornødne erfaring til at kunne gennemskue komplicerede trafikale situationer.

Målepunkt - Unge bilister op til 24 år

Antallet af dræbte og tilskadedekomne i ulykker, hvor der har været mindst en personbilsfører op til 24 år involveret.

Målepunkt	Gns 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte og tilskadedekomne	1.150	1.028	842	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Tiltag for Fokusområde nr. 7

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.1. Målrettet kontrol
- 1.2. Adgang til køretøjernes elektroniske data
- 1.10. Klip ved 20% hastighedsoverskridelse
- 1.11. Ejeransvar ved færdselsovertrædelser
- 1.12. Promillegrænse på 0,2
- 1.13. Klip i kørekort for manglende sele

Undervisning og kommunikation

- 2.2. Trafikpolitik på skoler
- 2.3. Trafikpolitik i frivillige foreninger
- 2.4.1. Hastighedskampagner
- 2.4.2. Uopmærksomhedskampagner
- 2.4.3. Spritkampagner
- 2.4.6. Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion som rollemodeller
- 2.4.7. Kampagner om øget selebrug
- 2.4.8. Kampagner om at "læse vejen"
- 2.10. Bedre køreundervisning
- 2.11. Bedre kørelærerundervisning

Vejene

- 3.19.1. Sanering af rabatter
- 3.19.2. Etablering af sikkerhedszoner
- 3.19.3. Autoværn i vejsiden

Køretøjerne

- 4.1. Sorte bokse
- 4.2.1. Linjevogter
- 4.3. Fornyelse af bilparken
- 4.10. Hastighedsbegrænsere i biler
- 4.12. Udbredelse af selealarm
- 4.13. Elektronisk kørekort

Øvrige tiltag

- 5.1. Bedre skadestueregistrering



**Fokusområde
nr. 8**



Mødeulykker

Mødeulykker er ulykker, hvor to køretøjer støder frontalt ind i hinanden eller rammer hinanden med siden. De kaldes derfor også ofte for frontalkollisioner. Mødeulykker sker ved, at en af de involverede biler kommer over i den modsatte vejbane enten i forbindelse med for høj hastighed, en hasarderet overhaling eller ved uopmærksomhed.

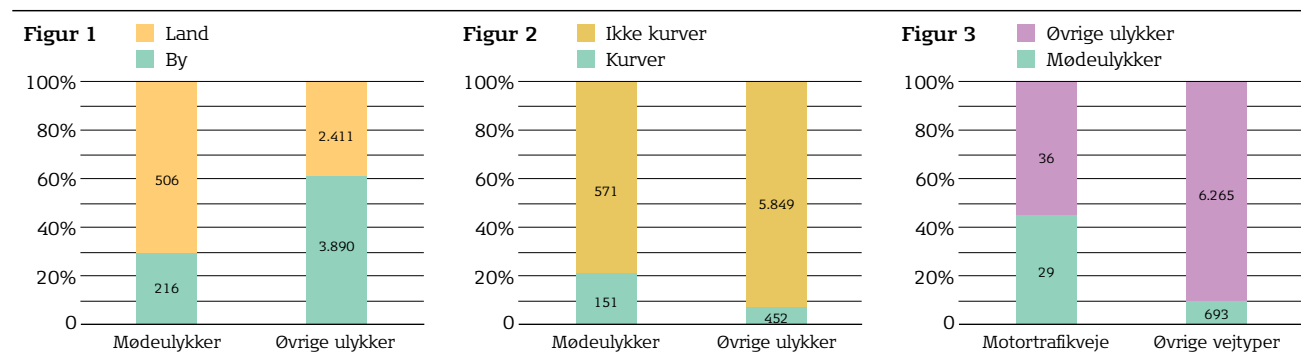
Mødeulykker er voldsomme, da de oftest sker ved høj hastighed, og jo højere hastigheden er, jo alvorligere er ulykken. Trafikanten, der bliver ramt i deres egen vognbane, har ofte ingen eller meget lidt tid til at opfatte og undvige kollisionen. Derfor kan vejudformning og bilteknologi være nogle af de mest effektive tiltag til at forebygge ulykker af denne type.

Fakta om mødeulykker

23% af dødsulykkerne i 2010-2011 var mødeulykker. Ved personskadeulykkerne generelt er det i ulykkesstatistikken registreret, at 10% var mødeulykker. Mødeulykker er altså blandt de mest alvorlige ulykkestyper.

Om mødeulykker kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige personskadeulykker oftere:

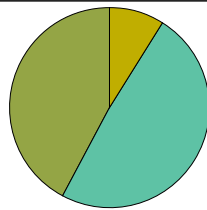
- Sker i landzone (Figur 1)
- Sker i kurver (Figur 2)
- Sker på motortrafikveje (Figur 3)
- Involverer en eller flere uopmærksomme trafikanter



Indsatsen for at begrænse antallet af mødeulykker bør derfor koncentreres om landzoneområder, kurver og motortrafikveje.

Mødeulykkerne er blandt de ulykkestyper, hvor der relativt set dræbes flest, idet 9% af de involverede personer bliver dræbt. Ved øvrige personskadeulykker er andelen af dræbte på knap 5%.

Mødeulykker



- 9% Dræbte
- 49% Alvorligt tilskadekomne
- 42% Lettere tilskadekomne

Fordelingen af personskader ved mødeulykker i 2010-2011 på dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne. Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Hvad kan der gøres?

Generelt vil tiltag mod for høj hastighed og kørsel i påvirket tilstand samt tiltag, der højner bilisternes opmærksomhed, kunne mindske antallet af mødeulykker.

Forbedringer af primært landeveje med rumleriller, udvidelser i kurver og anlæg af 2+1 veje vil kunne forhindre mødeulykker. Anlæg af 2+1 veje kræver betydelige investeringer, men ved at gå målrettet efter de mest ulykkesbelastede motor- trafikveje kan investeringerne tjene sig hjem igen i sparede liv og tilskadekomne.

Vejteknik kan med fordel suppleres af Automatisk Trafikkontrol, enten stationært eller mobilt, da forsøg har dokumenteret tiltagets præventive effekt. Bilt teknologi vil her, som på mange andre felter, ligeledes have en positiv virkning.

Målepunkt - mødeulykker

Antal dræbte og tilskadekomne i mødeulykker:

Målepunkt	Gns 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte og tilskadekomne	585	511	396	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik



Tiltag for Fokusområde nr. 8

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.2. Adgang til køretøjernes elektroniske data
- 1.10. Klip ved 20% hastighedsoverskridelse

Undervisning og kommunikation

- 2.4.1. Hastighedskampagner
- 2.4.2. Uopmærksomhedskampagner
- 2.4.8. Kampagner om at "læse vejen"

Vejene

- 3.1. Trafiksikkerhedsrevision
- 3.2. Trafiksikkerhedsinspektion
- 3.3. Systematisk vejteknisk ulykkesbekæmpelse
- 3.4. Kommunale handlingsplaner
- 3.5. Lokale hastighedsplaner
- 3.6. Selvforklarende veje
- 3.15. Rumleriller på veje i åbent land
- 3.16. Midterautoværn på større veje
- 3.17. Midtudvidelse i kurver
- 3.18. Afmærkning i kurver
- 3.19. Etablering af sikre sideområder
- 3.19.1. Sanering af rabatter

Køretøjerne

- 4.1. Sorte bokse
- 4.2.1. Linjevogter
- 4.2.3. Træthedsdetektor
- 4.3. Fornyelse af bilparken
- 4.10. Hastighedsbegrænsere i biler

Øvrige tiltag

- 5.1. Skadestuereregistrering

**Fokusområde
nr. 9**



Eneulykker

Eneulykker er ulykker, hvor der kun er ét køretøj involveret. Ulykkerne sker ofte ved, at køretøjet kører af vejen, f.eks. fordi føreren mister herredømmet. Ulykkerne bliver typisk alvorlige, hvis genstande uden for vejen, f.eks. træer, påkøres, eller bilisten ikke benytter sele.

Eneulykker kan ofte virke uforståelige, for hvordan kan en fører køre galt, når der umiddelbart ikke er farlige situationer? For politiet kan det være svært at registrere den præcise grund, men undersøgelser foretaget af f.eks. HVU⁹⁾ og den udvidede dødsulykkesstatistik angiver, at for høj hastighed ofte er en stor del af forklaringen. Vi har som trafikanter en ubevidst tendens til at undervurdere hastighedens betydning. Det gælder både for bilister og motorcyklister.

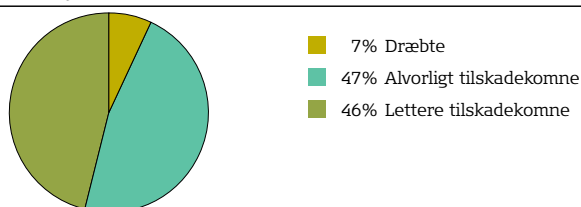
Generel uopmærksomhed eller opmærksomhed på det forkerte er også en del af forklaringen. Samtidig er spirituskørsel en udfordring.

⁹⁾ HVU, Rapport nr. 7, 2011

Fakta om eneulykker

28% af dødsulykkerne i 2010-2011 var eneulykker. For personskadeulykkerne generelt viser den almindelige ulykkesstatistik, at 21% af personskadeulykkerne var eneulykker.

Eneulykker



Fordelingen af personskader ved eneulykker i 2010-2011 på dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne. Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

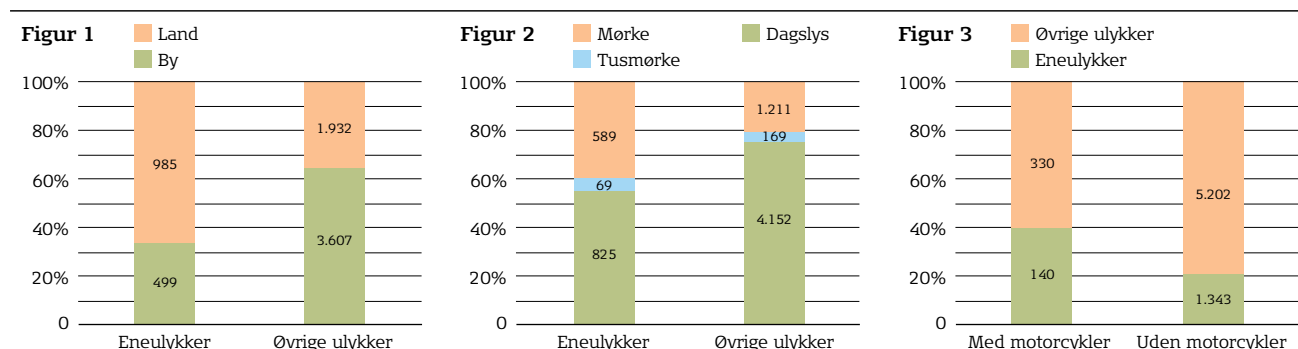
Om eneulykker kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige personskadeulykker oftere:

- Sker i landzone (Figur 1)
- Sker i mørke (Figur 2)
- Involverer motorcykler (Figur 3)

Figur 1 viser den procentvise fordeling af eneulykker sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på by og landzone.

Figur 2 viser den procentvise fordeling af eneulykker sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på lysforhold under ulykken.

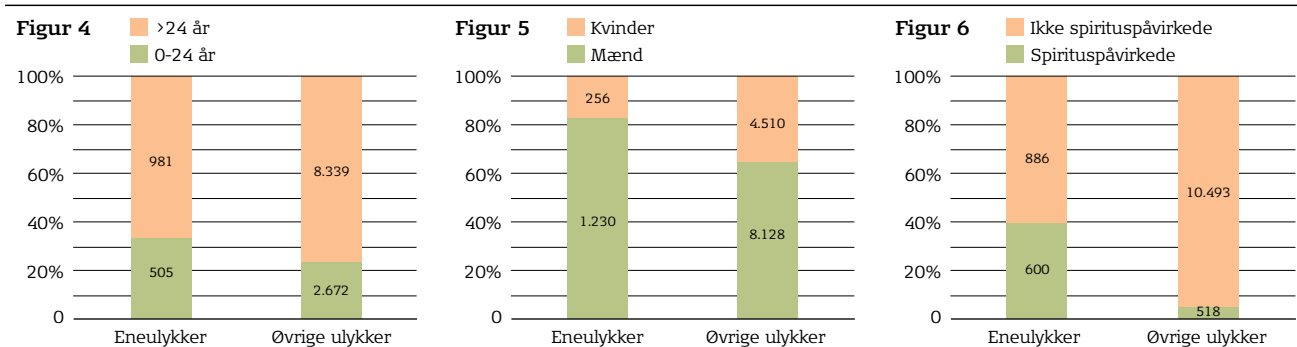
Figur 3 viser den procentvise fordeling af personskadeulykker med motorcykler sammenlignet med øvrige personskadeulykker i 2010-2011 på eneulykker og øvrige ulykker.



Om unge bilister kan det opsummeres, at de i sammenligning med øvrige bilister

i personskadeulykker oftere:

- Er mænd (Figur 4)
- Er 0-24 år (Figur 5)
- Er spirituspåvirkede (Figur 6)
- Kører for hurtigt



Figur 4 viser den procentvise fordeling af førere ved eneulykker sammenlignet med øvrige førere ved personskadeulykker i 2010-2011 på aldersgrupperne 0-24 år og 25 år og derover.

Figur 5 viser den procentvise fordeling af førere ved eneulykker sammenlignet med øvrige førere ved personskadeulykker i 2010-2011 på køn.

Figur 6 viser den procentvise fordeling af førere ved eneulykker sammenlignet med øvrige førere ved personskadeulykker i 2010-2011 på spirituspåvirkning.

Hvad kan der gøres?

Tiltag, der generelt sænker hastigheden, vil have en positiv virkning på antallet af ulykker. Det gælder teknologiske løsninger og forøget kontrol gennem Automatisk Trafikkontrol. Udbredelse af ABS-bremser på motorcykler vil have en positiv effekt. Men også tiltag, der skærper opmærksomheden, vil være nyttige. Det kan være træthedsdetektorer i bilerne eller "linjevogtere". Endvidere vil tiltag, der forhindrer spirituskørsel, have en direkte effekt på antallet af ulykker.

På det vejtekniske område vil forbedringer af afmærkning og midterudvidelser i kurver forebygge, at trafikanterne kører af vejen. Et andet ulykkesforebyggende tiltag kan være forbedringer af rabatter, så trafikanterne ikke bliver forskrækkede og reagerer uhensigtsmæssigt, hvis de kommer ud i rabatten.

Etablering af sikkerhedszoner ved at fjerne faste genstande i vejens sideareal eller opsætte autoværn vil forebygge personskader, hvis ulykken skulle ske. Det samme gælder en øget brug af sikkerhedssele.

Målepunkt - Eneulykker

Antal dræbte og tilskadedkomne i eneulykker:

Målepunkt	Gns 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte og tilskadedkomne	1.026	925	770	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Tiltag for Fokusområde nr. 9

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.2. Adgang til køretøjernes elektroniske data
- 1.10. Klip ved 20% hastighedsoverskridelse
- 1.14. Behandlingstilbud til spiritusdømte
- 1.15. Udbredelse af screeningsalkometre
- 1.16. Screeningsinstrument til narkotikakørsel

Undervisning og kommunikation

- 2.4.1. Hastighedskampagner
- 2.4.2. Uopmærksomhedskampagner
- 2.4.3. Spritkampagner
- 2.4.8. Kampagner om at "læse vejen"

Vejene

- 3.1. Trafiksikkerhedsrevision
- 3.2. Trafiksikkerhedsinspektion
- 3.3. Systematisk vejteknisk ulykkesbekæmpelse
- 3.4. Kommunale handlingsplaner
- 3.5. Lokale hastighedsplaner
- 3.6. Selvforklarende veje
- 3.15. Rumleriller på veje i åbent land
- 3.16. Midterautoværn på større veje
- 3.18. Afmærkning i kurver
- 3.19. Etablering af sikre sideområde
 - 3.19.1. Sanering af rabatter
 - 3.19.2. Etablering af sikkerhedszone
 - 3.19.3. Autoværn i vejsiden
- 3.20. Etablering af "2 minus 1-veje" i åbent land

Køretøjerne

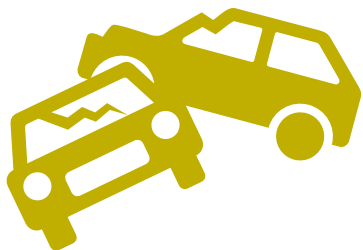
- 4.1. Sorte bokse
 - 4.2.1. Linjevogter
 - 4.2.3. Træthedsdetektor
- 4.3. Fornyelse af bilparken
- 4.10. Hastighedsbegrænsere i biler
- 4.11. Alkolås i biler

Øvrige tiltag

- 5.1. Bedre skadestuerregistrering



**Fokusområde
nr. 10**



Ulykker i kryds i åbent land

Resultaterne fra den udvidede dødsulykkesstatistik fra 2010-2011 viser, at manglende eller utilstrækkelig orientering ofte er vurderet som en medvirkende faktor til ulykkers opståen i kryds. Ofte er den utilstrækkelige orientering kombineret med for høj hastighed hos trafikanten på den primære vej. Her fejlvurderer den krydsende trafikant den tid, det tager for den modkørende at passere.

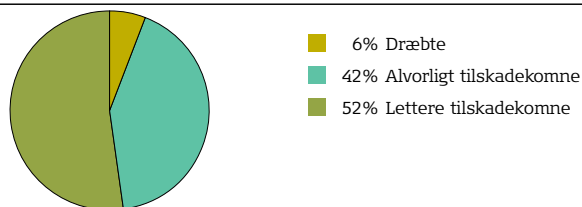
Ulykkerne kan også skyldes en fejlbedømmelse af den tid, det tager at komme ud fra sidevejen kombineret med for høj hastighed hos trafikanten på den gennemgående vej. Ofte skyldes det også, at den krydsende trafikant er uopmærksom eller har opmærksomheden rettet mod det forkerte.

Fakta om ulykker i kryds i det åbne land

Blandt kryds regnes både firbenede og trebenede kryds, rundkørsler og ud/indkørsler. 16% af dødsulykkerne i 2010-2011 var ulykker i kryds i åbent land. Blandt personskadeulykkerne generelt sker 12% af ulykkerne i kryds i åbent land.

For personskadeulykker i 2010-2011 i kryds i åbent land er det karakteristisk, at ulykker i dagslys er overrepræsenterede. 82% af personskadeulykkerne i kryds i åbent land er sket i dagslys. Om førerne i ulykkerne fremgår det, at førerne oftere er ældre bilister.

Ulykker i kryds i åbent land



Fordelingen af personskader ved ulykker i kryds i åbent land i 2010-2011 på dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne. Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Hvad kan der gøres?

Selvom krydsulykker ofte skyldes fejl fra trafikantens side, kan man komme langt med ændringer på det vejtekniske område. Ved at mindske mængden af informationer og kollisionspunkter samt gøre det enklere for trafikanten at orientere sig, reduceres ulykkesrisikoen - det kan eksempelvis være at forbedre oversigtsforhold, nedsætte hastigheden eller ændre krydsudformningen.

Som supplement til de vejtekniske tiltag bør indsatsen forstærkes i forhold til trafikanternes forståelse og læsning af krydssituationer - f.eks. via kampagner og skilte ved vejene. En del af førerne i disse ulykker er ældre bilister. Her kan målrettede kampagne- og kommunikationstiltag være virkningsfuldt. Da hastigheden er en væsentlig faktor i krydsulykker, vil tiltag rettet mod for høj hastighed også have en gavnlig virkning.

Målepunkt – Ulykker i kryds i det åbne land

Antal af dræbte og tilskadedekomne i ulykker i landzone i firbenede kryds, trebenede kryds, øvrige kryds, rundkørsler, ud/indkørsler og kryds mellem vej og selvstændig sti.

Målepunkt	Gns 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte og tilskadedekomne	667	560	528	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilde: Ulykkesstatistikken

Tiltag for Fokusområde nr. 10

Lovgivning, sanktion og kontrol

- 1.2. Adgang til køretøjernes elektroniske data
- 1.10. Klip ved 20% hastighedsoverskridelse

Undervisning og kommunikation

- 2.4.1. Hastighedskampagner
- 2.4.2. Uopmærksomhedskampagner
- 2.4.8. Kampagner om at "læse vejen"
- 2.4.9. Kommunikationsindsatser om ældres risiko i kryds

Vejene

- 3.1. Trafiksikkerhedsrevision
- 3.2. Trafiksikkerhedsinspektion
- 3.3. Systematisk vejteknisk ulykkesbekæmpelse
- 3.4. Kommunale handlingsplaner
- 3.5. Lokale hastighedsplaner
- 3.6. Selvforklarende veje
- 3.21. Lokal hastighedsbegrænsning i kryds i åbent land
- 3.22. Variable hastighedstavler
- 3.24. Vejlukninger
- 3.25. Etablering af rundkørsler
- 3.26. Venstresvingskanalisering i vigepligtsregulerede kryds i åbent land
- 3.28. Separering af cyklister og motorkøretøjer i rundkørsler

Køretøjerne

- 4.1. Sorte bokse
- 4.2.4. Nødbremsesystem
- 4.3. Fornyelse af bilparken
- 4.10. Hastighedsbegrænsere i biler

Øvrige tiltag

- 5.1. Bedre skadestuerregistrering



Forsknings- og vidensbehov



Færdselssikkerhedskommissionen har fortsat som mål at forstærke forskningen i trafiksikkerhed. Det vil sikre et stadig større og bedre vidensgrundlag, som kan bruges både til at indkredse nye trafiksikkerhedsmæssige tiltag og til at vurdere omkostningseffektiviteten af de enkelte tiltag.

Behovet for ny, forskningsbaseret viden falder i to kategorier: Dels generelle behov for viden på trafiksikkerhedsområdet, dels specifikke forskningsbehov knyttet til hver enkelt af de ti fokusområder. Forskningsbehovene er endvidere delt ind i tre underkategorier:

- A. Strategiske forskningsindsatser, dvs. flere sammenhængende indsatser, der udføres inden for et større prioriteret forskningsområde som f.eks. effekt af sikkerhedsteknologi eller trafiksikkerhed i det aldrende samfund. Strategiske forskningsindsatser løfter vidensniveauet på et helt område.
- B. Enkelte, konkret afgrænsede forskningsindsatser, som er baseret på et konstateret behov inden for et i forvejen eksisterende forskningsområde.
- C. Andre indsatser, som ikke er egentlig forskning, men som på anden vis kan skabe vigtig viden. Det kan dreje sig om dataindsamlinger eller udredningsprojekter m.m. inden for specifikke områder, f.eks. at udviklingen i omfanget af narkotikapåvirkede bilister følges over en årrække.

Indsatsområde	Titel på indsats	Type af indsats
Generelle forskningsbehov	Evalueringer af oplysningskampagner	Strategisk forskningsindsats
	Hvem har 'ret' til vejen?	Konkret forskningsindsats
	Sikkerhedsmæssige effekter af køretøjsteknologi	Strategisk forskningsindsats
	Trafiksikkerhed i det aldrende samfund	Strategisk forskningsindsats
	Udvidet ulykkesstatistik om dødsulykker fortsættes	Anden indsats
	Udnyttelse af data fra redningskorps til sortplet-screening	Anden indsats
	Udvikling af evaluerings- og prioriteringsværktøjer	Strategisk forskningsindsats
	Forskning i infrastruktur	Strategisk forskningsindsats
	Mønstre i Landspatientregisterets uheldsdata sammenlignet med Vejdirektoratets uheldsdata	Konkret forskningsindsats
	Trafiksikkerhed i landdistrikterne	Konkret forskningsindsats
Værktøj til trafiksikkerhedsvurderinger ved ændrede trafikstrømme	Konkret forskningsindsats	
Forskningsbehov knyttet til de ti fokusområder		
1. Høj hastighed 	Danskernes hastighed Hastighed og ulykker Motiver bag kørsel ved høj hastighed Sociale normers betydning ved hastighedsovertrædelser	Anden indsats Konkret forskningsindsats Konkret forskningsindsats
2. Spiritus, narkotika og medicin 	Best practice inden for alkohol Overvågning af forekomst af alkohol, narkotika og medicin i trafikken	Anden indsats Anden indsats
3. Uopmærksomhed 	Sikkerhedseffekt af forskellige typer information - uden for køretøjet Udbredelse og risiko ved forskellige typer distraktion - i køretøjet	Konkret forskningsindsats Konkret forskningsindsats
4. Manglende sele- og hjelmbrug 	Se under fokusområde 6. Cyklister og knallertførere	
5. Fodgængere 	Ingen forslag	
6. Cyklister og knallertførere 	Cyklistkultur Hvilke cyklister i hvilke ulykker og hvor? Ulykkestyper for cyklister og forebyggende indsatser	Konkret forskningsindsats Konkret forskningsindsats Konkret forskningsindsats
7. Unge bilister op til 24 år 	Den neurobiologiske udviklings betydning for unges evne til at køre trafiksikkert Forældres betydning for unges risikoadfærd Psykosociale mekanismer bag risikoadfærd Styrker og svagheder ved forskellige typer køreuddannelse	Konkret forskningsindsats Konkret forskningsindsats Konkret forskningsindsats Konkret forskningsindsats
8. Mødeulykker 	Ingen forslag	
9. Eneulykker 	Se under: fokusområde 3. Uopmærksomhed og 7. Unge bilister op til 24 år	
10. Ulykker i kryds i åbent land 	Ingen forslag	



Oversigt over tiltag

1. Lovgivning, sanktion og kontrol

Generelle tiltag

1.1. Måltrettet kontrol

(Fokusområde 1, 2, 3, 4, 6, 7)

Måltrettet kontrol er en kontrolform, der retter sig mod bestemte emner eller bestemte overtrædelser. Der er gode erfaringer med brugen af måltrettet kontrol, og metoden anvendes i vid udstrækning. Anvendelsen af måltrettede kontroller er effektiv som supplement, opfølgning eller som et direkte mål for adfærdsregulerende kampagner.

(Ansvar: Justitsministeriet)

1.2. Adgang til køretøjernes elektroniske data

(Fokusområde 1, 3, 7, 8, 9, 10)

Køretøjernes elektroniske data kan i biler af nyere dato opsamles i bilens computersystem. Disse data kan benyttes i forbindelse med udredning af ulykkesårsager og efterforskning i forbindelse med trafikulykker.

(Ansvar: Justitsministeriet)

Specifikke tiltag måltrettet et eller flere fokusområder

1.10. Klip ved 20% hastighedsoverskridelse

(Fokusområde 1, 7, 8, 9, 10)

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

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår derfor, at grænsen for, hvornår en hastighedsoverskridelse medfører et klip i kørekortet, sænkes fra 30% til 20% på veje med hastighedsgrænser på minimum 60 km/t.

(Ansvar: Justitsministeriet)

1.11. Ejeransvar ved færdselsovertrædelser

(Fokusområde 1, 7)

Identifikation af føreren i forbindelse med Automatisk Trafikkontrol er en tung administrativ byrde for politiet. Nogle lande har indrettet deres lovgivning således, at et køretøjs ejer efter omstændighederne kan holdes ansvarlig, hvis køretøjet har været involveret i en overskridelse af hastighedsgrænsen. Der vil kunne drages nytte af sådanne erfaringer i Danmark, f.eks. i forbindelse med hastighedsovertrædelser under grænserne for, hvornår en hastighedsovertrædelse medfører klip i kørekortet.

(Ansvar: Justitsministeriet)

1.12. Promillegrænse på 0,2

(Fokusområde 2, 7)

Særligt unge har en forøget uheldsrisiko ved små promiller. En nedsættelse af promillegrænsen vil således begrænse antallet af ulykker med unge. Samtidig vil en nedsættelse eliminere tvivl hos førere om, hvorvidt de har drukket for meget til at køre og understøtte, at det er socialt uacceptabelt at køre, når man har drukket.

(Ansvar: Justitsministeriet)

1.13. Klip i kørekort for manglende sele- og hjelmbrug

(Fokusområde 4, 7)

En ganske lille gruppe af bilister og motorcyklister benytter i dag konsekvent ikke hjelm og sele, når de færdes i trafikken. Gruppen er stærkt overrepræsenteret i ulykkesstatistikken.

Tidligere undersøgelser gennemført af Rådet for Sikker Trafik peger på, at ca. halvdelen af de, der ikke bruger sele, vil benytte selen, hvis manglende sele blev takseret til klip i kørekortet.

(Ansvar: Justitsministeriet)

1.14. Behandlingstilbud til spiritusdømte

(Fokusområde 2, 9)

Indførelse af obligatorisk screeningssamtale med misbrugskonsulent (gennemført hurtigst muligt efter sigtelsen) for spiritusbilister med en promille over 1,2. Efterfølgende tilbud om behandling til dem, der har et egentligt behandlingskrævende alkoholproblem, evt. i kombination med alkohol.

(Ansvar: Justitsministeriet)

1.15. Udbredelse af screeningsalkometre

(Fokusområde 2, 9)

Ved at udbrede anvendelsen af screeningsalkometre til bestemmelse af alkoholindtagelse hos bilister vil politiet kunne alkoholteste enhver bilist, som standses.

(Ansvar: Justitsministeriet)

1.16. Udbredelse af screeningsinstrument til narkotikakørsel

(Fokusområde 2, 9)

Til at påvise indtag af euforiserende stoffer og/eller ikke-lægeordineret medicin kan der anvendes et særligt screeningsinstrument ved politiets større målrettede kontroller samt ved almindelige kontroller af førere af køretøjer. Screeningsinstrumentet vil effektivt kunne medvirke til en opklaring på stedet af, hvorvidt der i det enkelte tilfælde er grundlag for at udtage en blodprøve.

Politiet har i 2012 fået mulighed for at benytte screeningsinstrumenter til påvisning af narkotikakørsel. Baseret på erfaringer udbredes det til alle landets politikredse.

(Ansvar: Justitsministeriet)

1.17. Brugen af Automatisk Trafikkontrol intensiveres

(Fokusområde 1)

Automatisk trafikkontrol – ATK – er en samlebetegnelse for hastighedskontroller ved anvendelse af automatisk registreringsudstyr. ATK ved brug af mobil-ATK (fotovogne) suppleres med punkt-ATK og strækings-ATK. De relevante lokaliteter i vejnettet udvælges ud fra konstateret hastighedsniveau og ulykkesforekomst.

(Ansvar: Justitsministeriet og Transportministeriet)

1.18. Lovkrav om refleksvest

(Fokusområde 1, 5)

Flere europæiske lande har indført krav om refleksvest i bilen, som skal benyttes i forbindelse med havari. Et tilsvarende krav i Danmark vil kunne reducere antallet af tilskadekomne "fodgængere" langs lande- og motorveje.

(Ansvar: Justitsministeriet)

2. Undervisning og kommunikation

Generelle tiltag

2.1. Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder

(Fokusområde 1, 2, 3, 4)

Det anbefales, at offentlige og private virksomheder indfører en trafik-sikkerhedspolitik med klare regler for spirituskørsel, hastighedsovertrædelser, manglende selebrug, brug af mobiltelefon mv.

(Ansvar: Rådet for Sikker Trafik, Transportministeriet og Justitsministeriet)

2.2. Trafikpolitik på skoler

(Fokusområde 5, 6, 7)

En trafikpolitik involverer forældrene som gode rollemodeller og sikrer, at børnene forlader skolen med gode trafikvaner. En trafikpolitik på skolerne påvirker børn og deres forældre til en mere hensigtsmæssig adfærd i trafikken. Desuden forberedes eleverne til de 10 farligste år i trafikken, som de står overfor, når de forlader folkeskolen. Skolerne opfordres til at arbejde med og vedtage en trafikpolitik.

(Ansvar: Kommunerne og Rådet for Sikker Trafik)

2.3. Trafikpolitik i frivillige foreninger

(Fokusområde 5, 6, 7)

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 samt sikre en sikker transport til og fra stævner og øvrige arrangementer.

(Ansvar: Kommunerne og Rådet for Sikker Trafik)

2.4. Kommunikations- og informationsindsatser

Der gennemføres adfærdspåvirkende kommunikationsindsatser, samt kommunikationsindsatser, der bakker op om og forklarer andre indsatser på trafik sikkerhedsområdet.

2.4.1. Hastighedskampagner (Fokusområde 1, 7, 8, 9, 10)

Indsatsen vil fremadrettet udvides til ikke blot at fokusere på kørsel indenfor hastighedsgrænsen, men også kørsel efter forholdene – f.eks. vejr, vejforløb og trafikintensitet – som tegner sig for ca. halvdelen af de ulykker, hvor høj hastighed har været medvirkende ulykkes/skadesfaktor. Det viser tal fra HVU og den udvidede dødsulykkesstatistik.

2.4.2. Uopmærksomhedskampagner (Fokusområde 3, 7, 8, 9, 10)

Der gennemføres adfærdspåvirkende kommunikationsindsatser. Der sættes fokus på vigtigheden af at være opmærksom i og på trafikken, og der behandles følgende områder:

- Generel distraktion
- Opmærksomhed på det rigtige (i relation til eneulykker, ulykker i kryds samt mødeulykker)
- Træthed
- Sikkerhedsteknologi som advarer eller griber ind i forbindelse med uopmærksomhed

2.4.3. Spirituskampagner (Fokusområde 2, 7, 9)

Kommunikation har fortsat høj prioritet, både med henblik på forebyggelse af spontan og gentagen spirituskørsel.

Formålet med kampagneaktivitet er mangesidet, bl.a.:

- De potentielle spiritusbilister bliver direkte påvirket til at lade bilen stå
- Spiritusbilisternes omgivelser bliver opfordret til at gribe ind
- Det socialt uacceptable i at køre spirituskørsel bliver fastholdt

2.4.4. Kampagner om cyklisters risiko i kryds (Fokusområde 6)

Der fokuseres på vigtigheden af korrekt orientering i kryds, så cyklister bliver mere opmærksomme på at læse andre trafikanters hensigter. Der skal også fokuseres på "at passe på sig selv", uanset om man har "retten på sin side".

2.4.5. Kampagner om øget brug af cykelhjelm (Fokusområde 6)

Cyklister er særligt udsatte for hovedskader i forbindelse med trafikulykker. Øget brug af cykelhjelm opnås via bl.a. kampagner.

2.4.6. Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion som rollemodeller (Fokusområde 3, 5, 6, 7)

Det er veldokumenteret, at forældres holdning og adfærd har en langt større betydning for deres børns adfærd i trafikken, end mange forældre er klar over. Der gennemføres kampagner målrettet forældre for at sætte fokus på deres funktion som rollemodel.



2.4.7. Kampagner om øget selebrug *(Fokusområde 4, 7)*

Den lille del af befolkningen, der ikke benytter sikkerhedssele, er stærkt overrepræsenteret blandt de tilskadedkomne og dræbte. Der er fortsat behov for specifikke kommunikationsindsatser målrettet denne restgruppe og deres omgivelser.

2.4.8. Kampagner om at "læse vejen" *(Fokusområde 1, 3, 7, 8, 9, 10)*

For høj hastighed efter forholdene er en ulykkesfaktor i mange ulykker. Der gennemføres kampagner med fokus på at læse vejen rigtigt og vælge korrekt hastighed efter vej- og vej- og trafikforhold.

2.4.9. Kommunikationsindsatser om ældres risiko i kryds

(Fokusområde 10)

HVUs undersøgelser peger på, at ældre ofte har svært ved at overskue og orientere sig i kryds, særligt i åbent land. Der er således behov for at kommunikere til ældre om korrekt orientering, særligt i forbindelse med kryds i åbent land.

(Ansvar: Rådet for Sikker Trafik. Kampagnerne gennemføres i et tæt samarbejde med især kommuner og politi.)

Specifikke tiltag rettet mod et eller flere fokusområder

2.10 Bedre køreundervisning (trinvis kørekort, privat øvelseskørsel)

(Fokusområde 7)

Køreuddannelsen moderniseres, så den lever op til den viden, der foreligger på trafiksikkerhedsområdet. Køreuddannelsen er ikke blevet ændret grundlæggende siden 1986. Mange andre europæiske lande har indført trinvis kørekort og privat øvelseskørsel i forbindelse med køreuddannelsen.

(Ansvar: Justitsministeriet)

2.11 Bedre kørelæreruddannelse *(Fokusområde 7)*

Kørelæreruddannelsen moderniseres, så den lever op til den viden, der foreligger på trafiksikkerhedsområdet og på det pædagogiske område. Samtidig indføres kontrol af kørelæreruddannelsen.

(Ansvar: Justitsministeriet)

2.12 Udbredelse af reflekser *(Fokusområde 5, 6)*

Reflekser forbedrer trafiksikkerheden for fodgængere. Der er behov for et stadig fokus på vigtigheden af reflekser gennem kampagner eller indsatser på skoler.

(Ansvar: Justitsministeriet og Rådet for Sikker Trafik).

3. Vejene

Generelle tiltag

3.1. Trafiksikkerhedsrevision

(Fokusområde 1, 8, 9, 10)

Trafiksikkerhedsrevision er en systematisk og uafhængig granskning af trafiksikkerhedsforhold for alle trafikantgrupper i et nyt vej- eller trafik anlæg. Formålet med trafiksikkerhedsrevision er at gøre nye og ombyggede veje så sikre som muligt, før vejene bliver bygget, samt inden der sker ulykker. Trafiksikkerhedsrevision kan påvise trafikfarlige fejl eller mangler ved nye veje og trafikreguleringstiltag og medvirke til, at disse udbedres, så det forventede antal ulykker reduceres.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.2. Trafiksikkerhedsinspektion

(Fokusområde 1, 8, 9, 10)

Trafiksikkerhedsinspektion er en metode til systematisk og periodisk tilbagevendende vurdering af sikkerhedsforholdene på eksisterende veje. En trafiksikkerhedsinspektion kan omfatte en vurdering af de samme parametre som en trafiksikkerhedsrevision, eller den kan omfatte en delmængde af alle de forhold ved vejen, der har betydning for trafik-sikkerheden.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.3. Systematisk vejteknisk ulykkesbekæmpelse

(Fokusområde 1, 8, 9, 10)

Systematisk vejteknisk ulykkesbekæmpelse er en fællesbetegnelse for en række metoder til at målrette og effektivisere indsatsen med at ombygge ulykkesbelastede lokaliteter på vejnettet - f.eks. "sorte pletter" og "grå strækninger". På baggrund af analyse af de stedfundne ulykker udarbejdes løsningsforslag til at forbedre trafiksikkerheden på de pågældende lokaliteter.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.4. Kommunale handlingsplaner

(Fokusområde 1, 5, 6, 8, 9, 10)

Kommunerne arbejder fortsat med trafiksikkerhedsplaner, der inden for en periode på f.eks. fire år sætter fokus på trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger på vejene og gennem adfærd. En trafiksikkerhedsplan kan indeholde en hastighedsplan, eller en hastighedsplan kan udarbejdes uafhængigt af trafiksikkerhedsplanen (se nedenfor).

(Ansvar: Kommuner)

3.5. Lokale hastighedsplaner

(Fokusområde 1, 8, 9, 10)

Lokale hastighedsplaner kan danne grundlag for etablering af differentierede hastighedsgrænser. Ved at justere hastighedsgrænserne under hensynstagen til vejenes beskaffenhed tilstræbes bedre overensstemmelse mellem vejenes udformning, hastighedsgrænserne og de faktiske kørte hastigheder.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.6. Selvforklarende veje

(Fokusområde 1, 3, 8, 9, 10)

Selvforklarende veje er en bredere indsats møntet på at sikre, at vejene klart signalerer overfor trafikanterne, hvilken adfærd – og herunder hvilket hastighedsvalg – der er tilsigtet på den pågældende lokalitet. Idéen er, at veje af samme klasse skal have et ensartet og genkendeligt design, når det gælder tværprofilelementer, hastighedsgrænse, skiltning, vejbelysning m.v., så trafikanterne understøttes i valget af adfærd og hastighed.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

Specifikke tiltag rettet mod et eller flere fokusområder

3.10. Hastighedsdæmpende foranstaltninger

(Fokusområde 1, 5, 6)

Hastighedsdæmpende foranstaltninger på veje i byområder omfatter først og fremmest egentlige hastighedsdæmpere som eksempelvis bump, forsætninger og indsnævring, men også visuelle virkemidler som afmærkning, belægning og vejudstyr, samt blide fysiske virkemidler såsom indsnævring, blide kurver, rumleriller mv. Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger skal sikre, at bilisterne overholder det planlagte hastighedsniveau på strækningen.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.11. Reduktion af distraktorer uden for bilen

(Fokusområde 3)

Distraktorer i vejmiljøet i form af eksempelvis overdreven skiltning eller reklamer langs med vejen fjerner trafikanternes opmærksomhed fra trafikken og resulterer i uheld og personskader. Derfor er det relevant med en intensiveret indsats rettet mod at fjerne unødige distraktorer i vejmiljøet, så kun de nødvendige og tilstrækkelige informationer er til stede langs vejene. "Levende" reklamer er i den forbindelse et relevant fokusområde, eftersom de er designet til at tiltrække sig opmærksomhed.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.12. Bedre udformning af kryds og krydsningssteder i byer

(Fokusområde 5, 6)

Ulykker blandt cyklister og knallertkørere kan i stor udstrækning henregnes til de cyklist- og knallertuheld, der indtræffer i kryds i byområde, mens personskader blandt fodgængere primært kan tilskrives uheld i forbindelse med fodgængeres krydsning af vej. I forhold til at forbedre trafiksikkerheden for cyklister og knallertkørere er tiltag, der kan sikre, at førere af motorkøretøjer i højere grad erkender deres vigepligt over for cyklister og knallertkørere, af relevans i såvel signalanlæg som prioriterede kryds. For fodgængerne samler interessen sig om tiltag, der gør det mere sikkert for fodgængere at krydse vejen.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.12.1 Forbedrede krydsningsfaciliteter for fodgængere

(Fokusområde 5)

Etablering af krydsningsfaciliteter som stibroer og stitunneler, der kan nedsætte fodgængernes uheldsrisiko, er centrale i forhold til at forbedre trafiksikkerheden for fodgængerne. Krydsningsfaciliteterne i niveau med vejen kan bl.a. omfatte krydsningsheller og hastighedsdæmpende tiltag. Når fodgængerfelter kombineres med signalregulering, etablering af midterhelle, hævet flade eller rækværk opnås der forbedringer af trafiksikkerheden for krydsende fodgængere.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.12.2 Overkørsler i vigepligtsregulerede kryds *(Fokusområde 5, 6)*

Overkørsler i prioriterede kryds etableres ved, at fortov, eventuelt også cykelsti, føres henover sidevejens tilslutning. Tiltaget bevirker, at sidevejstrafikanter pålægges vigepligt for krydsende fodgængere og cyklister. Overkørsler etableres som oftest på mindre trafikerede sideveje. Etableringen af overkørsler på sidevejene sikrer en visuel fremhævelse af krydset og har til formål at sikre, at sidevejs- trafikanterne i højere grad erkender krydset og dets vigepligtsforhold. Overkørslerne kan samtidig have en hastighedsdæmpende effekt.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.12.3 Tilbagetrukket stoplinje *(Fokusområde 5, 6)*

Tilbagetrukken stoplinje etableres i signalregulerede kryds ved at trække stoplinjen for bilister 5 meter tilbage i forhold til stoplinjen for cyklister og knallertkørere eller til fodgængerfelt, hvis der ikke er cykelsti. Formålet med etablering af stoplinje er at lette især højresvingende lastbilchaufførers erkendelse af ligeudkørende cyklister og/eller fodgængere i signalregulerede kryds.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.12.4 Afkortede cykelstier *(Fokusområde 6)*

På veje med cykelsti kan afkortet cykelsti etableres i tilfarterne til signalregulerede kryds med separat højresvingsbane, idet cykelstien afbrydes 15-25 meter før krydset (stoplinjen), og cyklisterne ledes ud i højresvingsbanen. Formålet med at afkorte cykelstien er bl.a. at øge bilisternes og cyklisternes opmærksomhed på hinanden ved at lade dem køre tættere på hinanden og i samme niveau.
(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.13. Signaltekniske forbedringer

(Fokusområde 5, 6)

Signaltekniske forbedringer i kryds har til formål at skabe større visuel opmærksomhed på cyklister og knallertførere eller at separere dem tidsmæssigt fra den øvrige (svingende) trafik, så konflikter undgås.

De rent signaltekniske forbedringer omfatter faseseparatoring af cykel- og bilstrømme, før-grønt for cyklister og forlænget mellemtid.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.14. Bedre mulighed for etablering af hastighedszoner

(Fokusområde 1, 5, 6)

En revision af cirkulæret vil give mulighed for, at kommunerne lettere kan få godkendt hastighedsgrænser på 40 km/t eller 30 km/t især på lokalveje ved etablering af hastighedszoner ved afmærkning af "røde" hastighedszoner. Målet er at få reduceret hastigheden og dermed forbedre trafik-sikkerheden på lokalveje og mindre betydende trafikveje.

(Ansvar: Justitsministeriet)

3.15. Rumleriller på veje i åbent land

(Fokusområde 3, 8, 9)

Etablering af rumleriller i veje bevirker, at der opstår rumle-lyde og vibrationer i køretøjerne, når hjulene kommer i kontakt med rumlerillerne. Rumlerillerne etableres enten som udfræsninger i asfalten (eksisterende vej) eller tromles ned i asfalten, mens denne endnu er blød (nyanlæg/asfaltrenovering). Rumleriller kan etableres i vejmidten for at modvirke mødeuheld eller i vejsiden for at modvirke afkørselsuheld og er primært relevant for trafik-sikkerhedsindsatsen i det åbne land.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)



3.16. Midterautoværn på større veje

(Fokusområde 3, 8, 9)

Midterautoværn på veje i åbent land etableres for at modvirke mødeuheld. Etableringen af midterautoværn på tosporede veje kan kombineres med en samtidig udbygning af vejen til en "2+1-vej" for at bevare trafikanternes overhalingsmuligheder. Autoværns primære formål er at reducere skadesomfanget ved ulykker.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.17. Midterudvidelse i kurver

(Fokusområde 8)

Midterudvidelse i kurver etableres ved at udvide kørebansens bredde, og afmærke en spærreflade mellem de to kørselsretninger. En spærreflade er med til at synliggøre kurvens forløb, og den udvidede afstand mellem kørselsretningerne giver forøget mulighed for, at mødeulykker kan undgås.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.18. Afmærkning i kurver

(Fokusområde 8, 9)

Forstærket kurveafmærkning er et muligt tiltag i kurver i bestræbelserne på at forebygge afkørselsuheld i åbent land. Kurveafmærkningen kan forstærkes ved baggrundsopmærkning med retningspile, forvarsling af kurven ved opsætning af advarselstavle alternativt ved opsætning af oplysningstavle med angivelse af anbefalet hastighed ved gennemkørsel af kurven. På de mest trafikerede veje i åbent land markeres vejenes optiske ledning ved kørebaneafmærkning (vejafstribning) samt opsætning af kantpæle langs vejen. I udgangspunktet medvirker disse elementer til at angive og beskrive kurveforløb for trafikanterne

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.19. Etablering af sikre sideområder

(Fokusområde 7, 8, 9)

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. Sikring af sideområder omfatter sanering af rabatter, etablering af sikkerhedszoner og etablering af autoværn langs vejsiden. De tre forskellige typer af indsatser retter sig mod samme type ulykker. Sanering af rabatter og etablering af sikkerhedszoner kan med fordel benyttes i kombination.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)



3.19.1 Sanering af rabatter

(Fokusområde 7, 8, 9)

Hensigten med rabatsanering er at forbedre mulighederne for at fastholde eller genvinde herredømmet over køretøjet, hvis et køretøj kommer ud i rabatten. Rabatsanering bevirker, at rabattens bæreevne øges, hvorved opspring til kørebanen begrænses, og rabatten vil forblive mere jævn. Rabatten kan bl.a. forstærkes med græsarmring af forskellig art eller ved at ændre rabattens opbygning, så den får en større bæreevne.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.19.2 Etablering af sikkerhedszone

(Fokusområde 7, 9)

Af hensyn til trafikikkerheden skal der uden for køresporet være et areal, sikkerhedszonen, som er fri for påkørselsfarlige faste genstande, og som er udformet sådan, at et køretøj, der utilsigtet forlader køresporet, ikke vælter eller bringes til brat standsning. Ved at gennemføre en målrettet indsats for at fjerne faste genstande og ændre udformningen af stejle grøfter og skrånninger kan alvorligheden af mange eneulykker reduceres.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.19.3 Autoværn i vejsiden

(Fokusområde 7, 9)

Ved at opsætte autoværn i vejsiden langs større veje vil bilister, der er ved at køre af vejen, blive opfanget af autoværnet og køretøjets hastighed og retning ændret på kontrolleret vis. Opsætning af autoværn er relevant langs større veje, hvor der ikke er tilstrækkelig plads til etablering af en sikkerhedszone langs vejen. Tiltaget retter sig især mod at nedbringe alvorlighedsgraden af eneulykker, der sker, fordi bilførere distraheres eller falder i søvn under kørslen, så de uagtsomt kører af vejen.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.20 Etablering af "2 minus 1-veje" i åbent land

(Fokusområde 1, 5, 6, 9)

"2 minus 1-veje" består af ét kørespor, som skal afvikle trafik i begge retninger. Køresporet er i begge sider afgrænset af brede kantbaner afmærket med punkterede brede kantlinjer. De brede kantbaner fungerer dels som et gennemgående vigeareal, når modkørende biler skal passere hinanden, dels som færdselsareal for cykler og knallerter. "2 minus 1-veje" bør kombineres med hastighedsdæmpende tiltag for at opnå den ønskede hastighedsdæmpende effekt. 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.

(Ansvar: Kommuner)

3.21 Lokal hastighedsbegrænsning i kryds i åbent land

(Fokusområde 1, 3, 10)

Etablering af lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t eller 70 km/t i kryds i åbent land bevirker, at trafikanterne bliver mere opmærksomme på, at kørsel gennem krydsområdet kræver særlig opmærksomhed.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.22 Variable hastighedstavler

(Fokusområde 1, 3, 5, 6, 10)

Variable hastighedstavler etableres som dynamisk skiltning af hastighedsgrænser, der tillader hastighedsgrænsen at variere over tid. Variable hastighedstavler kan opsættes omkring kryds eller på udvalgte vejstrækninger. Opsætning af variable hastighedstavler gør det muligt at nedsætte hastighedsgrænsen, når den lokale uheldsrisiko er forøget. Variable hastighedstavler udformes som dynamiske tavler, der lyser, når de er aktiverede, hvilket gør dem mere iøjenfaldende for trafikanterne end almindelige faste tavler.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.23 "Din fart"-tavler

(Fokusområde 1, 3, 5, 6)

Elektroniske fartvisere eller "Din Fart" tavler placeres ved siden af vejen.

Udstyret måler det enkelte køretøjs hastighed, når det kører hen mod fartviseren. På fartviseren angives hastigheden for det enkelte køretøj.

Fartviseren blinker, hvis trafikanten overskrider den skilte hastighed, og gør dermed trafikanten opmærksom på hastighedsoverskridelsen.

"Din Fart" tavler har til formål at reducere hastigheden og dermed mindske risikoen for alvorlige ulykker.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.24 Vejlukninger

(Fokusområde 10)

En vejlukning er en fysisk foranstaltning og skal fremstå tydeligt, for eksempel ved hjælp af beplantning og afgrænsningspæle. Vejlukning kan gennemføres som decideret vejlukning i 4-benet kryds, etablering af to fortsatte T-kryds eller lukning af mindre overkørsler/indkørsler på veje i åbent land. Den største sikkerhedsmæssige effekt knytter sig til deciderede vejlukninger i uheldsbelastede vigepligtsregulerede 4-benede kryds i landområde.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.25 Etablering af rundkørsler

(Fokusområde 1, 10)

Tiltaget omhandler ombygningen af eksisterende kryds til rundkørsel – primært ombygning af 3- eller 4-benede vigepligtsregulerede kryds i åbent land. Etablering af rundkørsler har til formål at reducere antallet af krydsuheld, herunder hastighedsrelaterede uheld i og omkring kryds, da rundkørsler har en hastighedsdæmpende effekt.
(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.26 Venstresvingskanalisering i vigepligtsregulerede kryds i åbent land

(Fokusområde 10)

Etablering af venstresvingsbaner i 3- og 4-benede, vigepligtsregulerede kryds kan være et effektivt middel til at reducere antallet af ulykker i kryds i åbent land. Kanaliseringsanlæggene kan være afgrænset af kantstensbegrænsede primærheller eller af malede spærreflader. Venstresvingskanaliseringsanlæg reducerer især antallet af ulykker, hvor et bagfra-kommende køretøj påkører et holdende køretøj, der venter på venstresving, samt ulykker ved venstresving ind foran modkørende.
(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.27 Cykelstier i åbent land

(Fokusområde 5, 6)

Cykelstier i åbent land kan etableres som enkeltrettede cykelstier i begge vejsider, som dobbeltrettet cykelsti i den ene vejside eller som dobbeltrettet sti i eget tracé. Cykelstier etableres blandt andet for at forbedre trafiksikkerheden for cyklister og knallertkørere. Cykelstier anvendes ligeledes til at forbedre fremkommeligheden og trygheden for cyklister og knallertkørere og ses derfor også som et virkemiddel til at fremme cykelanvendelsen.
(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

3.28 Separering af cyklister og motorkøretøjer i rundkørsler

(Fokusområde 6, 10)

Separering af cyklister og motorkøretøjer gennemføres i rundkørsler ved at anlægge separat cykelsti adskilt fra motorkøretøjernes cirkulationsareal, idet cyklisterne pålægges vigepligt for motorkøretøjer ved rundkørslernes til- og frafartsspor. I mange tilfælde etableres en dobbeltrettet separat cykelsti for at kompensere for den reducerede fremkommelighed, som cyklister mod venstre oplever i forhold til rundkørsler, hvor cyklisterne i cirkulationsarealet ikke er pålagt vigepligt overfor ind- og udkørende motorkøretøjer.
(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner)

4. Køretøjerne

Generelle tiltag

4.1. Sorte bokse

(Fokusområde 1, 3, 7, 8, 9, 10)

En computer monteret i bilen optager til stadighed bilens hastighed (og evt. andre parametre) over f.eks. en periode på de seneste 30 sekunder. Når bilen får et stød i forbindelse med et færdselsuheld, låses oplysningerne, og man kan efterfølgende gå ind i boksen og se, hvordan der er kørt de seneste 30 sekunder før uheldet.

(Ansvar Justitsministeriet og Transportministeriet/Trafikstyrelsen)

4.2. Teknologiske løsninger i biler

Øget brug af nye sikkerhedsteknologiske løsninger opnås gennem øget brug af afgiftslempelse og arbejde gennem EU for at udbrede systemerne, bl.a.:

4.2.1. "Linjevogter", der advarer, hvis man er på vej ud af sin vognbane *(Fokusområde 3, 7, 8, 9)*

Et system af kameraer/sensorer holder øje med kanter/linjer på vejbanen, og hvis bilen kører ud over en linje (uden at det er i forbindelse med en svingning/vognbaneskit, hvor blinklyset benyttes), gives der advarsel i form af lyd, lys eller reaktion i rat eller sæde. Avancerede systemer drejer selv rattet en smule tilbage mod den vognbane, man er ved at forlade.

4.2.2. Blindvinkeldetektor *(Fokusområde 3, 6)*

Et system af sensorer kan holde øje med, om der befinder sig en trafikant i området skråt bagved bilen. Hvis bilisten har i sinde at skifte vognbane (f.eks. bruger blinklys), vil systemet advare med lys og eventuelt lyd.

4.2.3. Træthedetsdetektor *(Fokusområde 3, 8, 9)*

Et system, der via kamera rettet mod føreren eller - mere sandsynligt med ny udvikling - kan registrere, at føreren er træt ud fra den måde, hvorpå bilen betjenes.

4.2.4. Nødbremsesystem *(Fokusområde 1, 3, 5, 6, 10)*

Et system af kamera/radar/sensorer holder øje med, om bilen er ved at påkøre noget foran bilen, uden at føreren har reageret. I så fald indleder bilen selv en automatisk bremsning

4.2.5. Baksensor *(Fokusområde 5, 6)*

Et system af sensorer kan holde øje med, om der befinder sig genstande umiddelbart bag bilen (når den bakker). Systemet advarer ved lyd og evt. lys, eller med symboler i et display foran føreren. Mere avancerede (og dyrere) systemer er baseret på bagudvendt kamera.

(Ansvar: Skatteministeriet, Justitsministeriet og Transportministeriet/Trafikstyrelsen)

4.2.6. Fodgængervenlige fronter

(Fokusområde 5, 6)

Bilernes forender kan være mere eller mindre "runde" og "bløde". Eventuelt kan en udvendig airbag puste op og afskærme de hårdeste dele af bilen (især hjørnestolper), når en fodgænger/cyklist bliver påkørt.

(Ansvar: Skatteministeriet, Justitsministeriet og Transportministeriet/Trafikstyrelsen)

4.3. Fornyelse af bilparken

(Fokusområde 5, 6, 7, 8, 9, 10)

Økonomiske incitamenter indføres for at få udskiftet bilparken, f.eks. gennem skrotpræmie eller afgiftslempelser.

(Ansvar: Skatteministeriet og Justitsministeriet)

Specifikke tiltag rettet mod et eller flere fokusområder

4.10 Hastighedsbegrænsere i biler

(Fokusområde 1, 7, 8, 9, 10)

Hastighedsbegrænsere i biler er en fælles betegnelse for intelligente hastighedstilpasningssystemer, som installeres i biler for at sikre, at overskridelse af hastighedsgrænserne undgås. Det kan enten ske ved, at bilisterne bliver informeret om, at de overskrider hastighedsgrænsen, eller ved at systemet direkte griber ind for at forhindre køretøjet i at køre for hurtigt.

(Ansvar: Justitsministeriet, Transportministeriet/Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen)

4.11. Alkolås i biler

(Fokusområde 2, 9)

Alkolåse blev vedtaget politisk i 2010 som en sanktionsmulighed over for spiritusbilister, men mangler endnu at blive taget i anvendelse.

(Ansvar: Justitsministeriet)

4.12. Udbredelse af selealarm

(Fokusområde 4, 7)

En selealarm giver lyd og/eller lys, hvis man ikke tager selen på. Alarmen skal nu som EU-krav være monteret på førerpladsen i nye biler, men kan være monteret på alle siddepladser.

(Ansvar: Skatteministeriet, Justitsministeriet og Transportministeriet/Trafikstyrelsen)



4.13. Elektronisk kørekort

(Fokusområde 2, 7)

Mulighederne for indførelse af elektronisk kørekort undersøges. Systemet vil kunne sikre, at bilen kun kan startes, hvis en fører med det rette kørekort forsøger at starte bilen. Elektronisk kørekort vil særlig være effektivt overfor bilister uden kørekort eller trafikanter, der har fået frakendt kørekort, f.eks. som følge af spirituskørsel.

(Ansvar: Justitsministeriet)

4.14. Køretøjstekniske tiltag mod højresvingsulykker

(Fokusområde 6)

Bedre udsyn fra lastbiler. Udsynet til højre for og langs højre side af lastbilen/vogntoget udgøres i dag af spejle, der tillader føreren at se områder tæt foran førerhuset, til højre for det, ned langs højre side af vogntoget samt 45 grader ud mod højre side. Spejlene er krævet af EU. Op mod 25% af nye lastbiler sælges her i landet med supplement til spejlene i form af kameraløsninger, der giver den samme (eller bedre) oversigt.

(Ansvar: Rådet for Sikker Trafik, Transportministeriet/Trafikstyrelsen, Transportministeriet/Vejdirektoratet, kommuner og transportbranchen)

5. Øvrige tiltag

Generelle tiltag

5.1. Bedre skadestuerregistrering

(Fokusområde 5, 6, 7, 8, 9, 10)

Skadestuerregistrering af personskader i trafikken ønskes inddraget i trafiksikkerhedsarbejdet som et supplement til politiets mere detaljerede og præcise registreringer. Hvis kvaliteten af registreringerne fra Landspatientregisteret forbedres bl.a. med stedfæstelse og beskrivelse af skadesgrad, vil de kunne kobles til ulykkesstatistikken med de politiregistrerede ulykker. Dermed vil datagrundlaget for trafiksikkerhedsarbejdet blive væsentligt forbedret.

(Ansvar: Regionerne og politi)


5.2. Digitalt hastighedskort

(Fokusområde 1)

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.

(Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet)





Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar

Færdselssikkerhedskommissionens
nationale handlingsplan, 2013-2020