



**FAKTA-
ARK**

Hver ulykke er én for meget

Undervisning og kommunikation

Sidst revideret: September 2013

Forord

Faktaark: Undervisning og kommunikation

Som bilag til Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan "Hver Ulykke er én for meget - Et fælles ansvar" indeholder dette dokument faktaark for de tiltag, der vedrører tiltag knyttet til undervisning og kommunikation.

Faktaarkene beskriver tiltaget, fremhæver dokumentationen på området og vurderer omkostninger og gevinster ved gennemførelse af tiltaget.

Hvert faktaark er opbygget om følgende afsnit:

- Fokusområder tiltaget vedrører
- Beskrivelse af tiltaget
- Formål og virkning
- Effekt og potentiale
- Besparelser og investeringer
- Ansvarlig for gennemførelse
- Forfatter af faktaarket
- Referencer

I løbet af Handlingsplansperioden frem mod 2020 vil der, inden for flere tiltag, komme ny viden, og nye erfaringer.

I det omfang der kommer ny viden, eller du som læser vurderer at kendt relevant viden ikke er medtaget, vil vi opfordre til, at du tager kontakt til forfatteren af faktaarket.

I nogen omfang vil faktaarkene løbende blive opdateret.

God fornøjelse med læsningen!

Indhold

FORORD.....	1
Faktaark: Undervisning og kommunikation	1
INDHOLD.....	2
2. UNDERVISNING OG KOMMUNIKATION.....	3
2.1. Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder	3
2.2. Trafikpolitik på skoler.....	5
2.3. Trafikpolitik i frivillige foreninger.....	6
2.4.1. Hastighedskampagner.....	7
2.4.2. Uopmærksomhedskampagner	9
2.4.3. Spritkampagner	11
2.4.4. Kampagner om cyklisters risiko i kryds.....	13
2.4.5. Kampagner om øget brug af cykelhjelme.....	15
2.4.6. Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion som rollemodeller ..	17
2.4.7. Kampagner om øget selebrug.....	19
2.4.8. Kampagner om at ”læse vejen”	21
2.4.9. Kommunikationsindsatser om ældres risiko i kryds.....	23
2.10. Bedre køreuddannelse	25
2.11. Bedre kørerlæreruddannelse	28
2.12. Udbredelse af reflekser	30

2. Undervisning og kommunikation

2.1. Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder

Fokusområder: 1, 2, 3 og 4.

Beskrivelse

Det anbefales, at offentlige og private virksomheder, hvor det er relevant, indfører en trafiksikkerhedspolitik med klare regler for spirituskørsel, hastighedsovertrædelser, manglende selebrug, brug af mobiltelefon m.v. Trafikpolitikkerne bør tage udgangspunkt i ISO 39001-standarden.

Formål og virkning

En forsigtig vurdering peger på, at erhvervskøretøjer er impliceret i ulykker, som tegner sig for 1/3 af de trafikdræbte og mere end 20 % af de kvæstede. Erhvervskøretøjer er generelt større og tungere end private køretøjer, hvilket giver private og offentlige virksomheder en særlig forpligtigelse til at have fokus på trafiksikkerheden.

80 % af alle danskere vurderer, at det er en god eller meget god ide at have en trafiksikkerhedspolitik på virksomheder, kun 11 % af befolkningen arbejder i dag på en arbejdsplads med trafiksikkerhedspolitik.

Effekt og potentiale

Det er ikke muligt at give præcise estimater af effekten af virksomhedspolitikker, da de ofte er skræddersyet til de enkelte virksomheder. Der synes imidlertid ikke at være tvivl om potentialet ved at udbrede og implementere trafikpolitikker - givet problemets omfang. ETSC konkluderer også gennem 9 tema rapporter om netop dette emne, at trafiksikkerhedstiltag på virksomhedsniveau kan have en positiv effekt på ulykkesraten.

Implementering af trafikpolitikker - og heraf bedre kørevaner - kan ikke kun reducere antallet af ulykker i arbejdstiden, men kan også have en afsmittende effekt på medarbejdernes kørsel og ulykkesrisiko i fritiden.

Besparelse og investering

For det offentlige kan der være omkostninger forbundet med informationsindsatser om potentialet i trafiksikkerhedspolitikker. Hvis politikkerne på et tidspunkt integreres i arbejdspladsvurderingen, vil der også være udgifter i forbindelse med uddannelse af personale, etc.

Omkostningerne for den enkelte virksomhed afhænger af flådens størrelse og karakteren af virksomheden. Det er afgørende, at medarbejdere på alle niveauer engageres – både ledere og kørende medarbejdere – hvilket naturligvis kræver økonomiske ressourcer. Trafiksikkerhedspolitikken bør desuden være en integreret del af virksomhedens samlede arbejdsmiljøpolitik.

Hvis trafiksikkerhedspolitikken implementeres, håndhæves og konstant videreudvikles, vil virksomhederne formentlig opleve færre ulykker og dermed reducere udgifterne til vedligeholdelse af biler, sygedage, etc. På mellemlang og lang sigt vil de reducerede udgifter kunne overstige udgifterne forbundet med trafiksikkerhedspolitikken.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, Transportministeriet, Justitsministeriet

Forfatter

Referencer

European Transport Safety Council (ETSC). "Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees (PRAISE)"

Befolkningsundersøgelse gennemført for Rådet for Sikker Trafik af Epinion, september 2012

2.2. Trafikpolitik på skoler

Fokusområder: 5, 6 og 7.

Beskrivelse

En trafikpolitik på flest mulige skoler sikrer fokus på skolevejen og trafikforholdene ved skolerne, at børnene forlader skolen med gode trafikvaner og involverer forældrene som gode rollemodeller.

Formål og virkning

Trafikpolitik på skoler skal sikre:

- at der tilrettelægges færdselsundervisning gennem hele skoleforløbet tilpasset aldersgruppernes særlige forudsætninger
- at forældrene aktivt involverer sig som rollemodeller
- at trafikforholdene omkring skolen og skoleveje sikres bedst muligt
- at styrke samarbejdet mellem skole, politi og forældre omkring arbejdet for de unges sikkerhed i trafikken

Effekt og potentiale

Der synes ikke at findes forskning som direkte beskæftiger sig med effekten af trafikpolitikker på skoler.

Besparelse og investering

Implementering af trafikpolitikker på skoler kan yde et positivt bidrag til at øge trafiksikkerheden. Hvis børnene får grundlagt gode trafikvaner allerede i folkeskolen, vil det have en positiv afsmittende effekt på trafiksikkerheden i deres voksenliv. Det bidrager endvidere til at forberede børnene på at komme uskadt gennem de 10 farligste år i trafikken (15-25 år).

Ansvarlig for gennemførelse

Kommunerne, Rådet for Sikker Trafik

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

2.3. Trafikpolitik i frivillige foreninger

Fokusområder: 5, 6 og 7

Beskrivelse

En trafikpolitik i frivillige foreninger sikrer fokus på trafikforholdene omkring klubhuse, at børnene har en sikker adfærd til/fra aktiviteter samt fokus på sikkerhed omkring transport af børn til/fra stævner eller lign.

Formål og virkning

Trafikpolitik i frivillige foreninger skal sikre:

- at der defineres en politik om transport af børn, fx at alle skal være fastspændte ved forældrekørsel
- at trafikforholdene omkring "klubhuset" sikres bedst muligt
- at der er fokus på sikker adfærd til/fra klubhuset, fx brug af reflekser, cykellygter samt at børnene går i det rigtige side af vejen
- at forældre og ledere i foreningen aktivt involverer sig som rollemodeller

Effekt og potentiale

Der synes ikke at findes forskning som direkte beskæftiger sig med effekten af trafikpolitik i frivillige foreninger.

Besparelse og investering

Implementering af trafikpolitik i frivillige foreninger kan yde et positivt bidrag til at øge trafiksikkerheden. Hvis børnene får grundlagt gode trafikvaner allerede i en tidlig alder, vil det have en positiv afsmittende effekt på trafiksikkerheden i deres voksenliv. En trafikpolitik i frivillige foreninger bidrager endvidere til at forberede børnene på at komme uskadt gennem de 10 farligste år i trafikken (15-25 år).

Ansvarlig for gennemførelse

Kommunerne, Rådet for Sikker Trafik

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

2.4.1. Hastighedskampagner

Fokusområder: 1, 7, 8, 9 og 10

Formål og virkning

Formålet med gennemførelse af hastighedskampagner er primært at få trafikanterne til at overholde hastighedsgrænserne og køre efter forholdene. Viden fra Den udvidede dødsulykkestatistik og HVUs arbejde har sat øget fokus på kørsel efter forholdene.

Indsatsen vil således fremadrettet udvides til ikke blot at fokusere på kørsel indenfor hastighedsgrænsen, men også kørsel efter forholdene – fx vejr, vejforløb og trafikintensitet - som tegner sig for ca. halvdelen af de ulykker, hvor for høj hastighed har været medvirkende ulykkes/skadesfaktor.

Der er dog flere effekter, der også skal tages i betragtning, som ikke direkte kan aflæses i ulykkestallene ved en vurdering af tiltaget:

- At sætte en dagsorden i befolkningen og generelt ændring af accept af at køre efter forholdene og overholde hastighedsgrænserne.
- Forklare om Politiets rolle ved hastighedskontroller på vejene, samt i befolkningen at give politiet "legitimitet" for deres arbejde med politikontroller.
- Skabe grundlag for befolkningens accept og forståelse af regulering af sanktioner.

Effekt og potentiale

SWOV understreger, at kommunikations- og informationsindsatser kan have holdningsændrende effekt, især hvis de indgår og understøtter samlet pakke af tiltag. CAST peger ligeledes på, at kommunikations- og informationskampagner kan ændre folks trafikadfærd. Transportøkonomisk institut fremhæver også, at kampagner har en positiv effekt på antallet af tilskadekomne i trafikken.

Effekten af fartkampagner er dog svær at isolere, når indsatserne ofte understøttes og implementeres sammen med andre tiltag, fx politikontroller. Formålet er endvidere en langsigtet holdningsændring i befolkningen, som kan være vanskelig at relatere direkte tilbage til de enkelte indsatser.

Besparelse og investering

Da hastighed vurderes at være en ulykkesfaktor i ca. 4 ud af 10 dødsulykker, er der uden tvivl potentiale ved gennemførelse af hastighedskampagner.

Investeringen i gennemførelse af kommunikations og informationsindsatser, varierer en del afhængig af målgruppe, medievalg m.m. Gennemførelse af en

Landsdækkende kampagne, med indrykning af TV-Spots, Radiospot, vejkantplakater, WEB-kommunikation, presseindsats m.m. koster nationalt mellem 6 og 8 mio. kr. årligt. Hertil skal lægges et beløb for kommunernes opsætning af vejkantplakater, events m.m.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, i samarbejde med kommunerne og politi

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Transportøkonomisk Institutt, Trafiksikkerhetskshåndboken, "Trafikinformasjon og kampanjer"

Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST) (2009).

"Effects of Road Safety Campaigns"

SWOV Fact Sheet - "Public Information about Road Safety"

2.4.2. Uopmærksomhedskampagner

Fokusområder: 3, 7, 8, 9 og 10

Beskrivelse

Der gennemføres adfærdspåvirkende kommunikationsindsatser. Der sætter fokus på vigtigheden af at være opmærksom i og på trafikken på følgende områder:

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

Formål og virkning

I modsætning til andre fokusområder som Hastighed, spritkørsel og selebrug er uopmærksomhed ikke på samme måde lovgivningsmæssigt defineret. Hvor andre kommunikationsindsatser med gensidig fordel kan knyttes til politikontroller, vil kommunikationsindsatsen omkring uopmærksomhed i trafikken i højere grad skulle stå alene.

Formålet med indsatsen er således "frivilligt" at få trafikanter til at begrænse omfanget af distraherende aktiviteter i trafikken, bl.a. gennem information om risici forbundet med at gennemføre distraherende handlinger, samt at opfordre bilkøbere til at sikre at nye biler udstyres med teknologiske løsninger der begrænser risikoen for alvorlige ulykker ved distraherende handlinger under kørslen, som f.eks. nødbremsningssystemer, blindvinkelalarmer, vognbaneassistent, m.m.

Effekt og potentiale

SWOV understreger, at kommunikations- og informationsindsatser kan have holdningsændrende effekt, især hvis de indgår og understøtter samlet pakke af tiltag. CAST peger ligeledes på, at kommunikations- og informationskampagner kan ændre folks trafikadfærd. Transportøkonomisk institut fremhæver også, at kampagner har en positiv effekt på antallet af tilskadekomne i trafikken.

Uopmærksomhed er et relativt nyt og ubeskrevet blad, så derfor findes der ikke forskning som har estimeret effekten af uopmærksomhedskampagner.

Besparelse og investering

Uopmærksomhed vurderes at være en ulykkesfaktor i 3 ud af 10 dødsulykker. Kommunikations- og informationstiltag rettet mod distraktorer i trafikken synes derfor at have et stort potentiale.

Investeringen i gennemførelse af kommunikations- og informationskampagner, varierer en del afhængig af målgruppe, medievalg m.m. Gennemførelse af en Landsdækkende kampagne, med indrykning af TV-Spots, Radiospot, vejkantplakater, WEB-kommunikation, presseindsats m.m. koster nationalt mellem 6 og 8 mio. kr. årligt. Hertil skal lægges et beløb for kommunernes opsætning af vejkantplakater, events m.m.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, i samarbejde med kommunerne og politi

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Trafiksikkerheshåndboken, "Trafikinformasjon og kampanjer",

Transportøkonomisk Institutt

Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST) (2009).

"Effects of Road Safety Campaigns"

SWOV Fact Sheet, "Attention problems behind the wheel"

SWOV Fact Sheet, "Public Information about Road Safety"

2.4.3. Spritkampagner

Fokusområder: 2, 7 og 9

Formål og virkning

Formålet er at forebygge spirituskørsel gennem påvirkning af potentielle spiritusbilister og deres omgivelser, som kan gribe ind. Selv om det gennem mange år er det blevet stadig mere socialt uacceptabelt at køre spritkørsel, er spirituskørsel fortsat en af de helt store dræbere i trafikken. Der er alkohol involveret i ca. hver 4. dødsulykke i trafikken.

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

Formålet med kampagneaktivitet er mangesidigt, bl.a.:

De potentielle spiritusbilister bliver direkte påvirket, til at lade bilen stå

Spiritusbilisternes omgivelser bliver opfordret til at gribe ind

Det sociale uacceptable i at køre spirituskørsel bliver fastholdt.

Effekt og potentiale

SWOV understreger, at kommunikations- og informationsindsatser kan have holdningsændrende effekt, især hvis de indgår og understøtter samlet pakke af tiltag, fx politikontroller. CAST peger ligeledes på, at kommunikations- og informationskampagner kan ændre folks trafikadfærd. Transportøkonomisk institut fremhæver også, at kampagner har en positiv effekt på antallet af tilskadekomne i trafikken.

Transportøkonomisk Institut finder, at spritkampagner har en stor effekt på ulykkesbilledet. CAST finder derimod, at kampagner ikke har nogen effekt på niveauet af spritkørsel.

CAST peger imidlertid på, at deres resultat kan skyldes, at det er vanskeligt at isolere effekten af spritkampagner. Ligesom andre kampagner understøtter og implementeres spritkampagner ofte i ledtog med andre indsatser, fx politikontroller. SWOV understreger også, at det er svært at måle effekten af spritkampagner i sig selv, men at kommunikations- og informationsindsatser er et vigtigt redskab til at bekæmpe spritkørsel i form af at påvirke befolkningens holdninger.

Besparelse og investering

Det vurderes, at sprit er en uheldsfaktor i 25 % af alle dødsulykker. Der eksisterer derfor et potentiale i fortsat at sætte en agenda i befolkningen på dette område.

Investeringen i gennemførelse af kommunikations og informationskampagner, varierer en del afhængig af målgruppe, medievalg m.m. Gennemførelse af en Landsdækkende kampagne, med indrykning af TV-Spots, Radiospot, vejkantplakater, WEB-kommunikation, presseindsats m.m. koster nationalt mellem 6 og 8 mio. kr. årligt. Hertil skal lægges et beløb for kommunernes opsætning af vejkantplakater, events m.m.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, i samarbejde med kommunerne og politi

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Trafiksikkerheshåndboken, "Trafikinformatjon og kampanjer",

Transportøkonomisk Institutt

SWOV Fact Sheet, "Driving under the influence of alcohol"

Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST) (2009).

"Effects of Road Safety Campaigns"

Spritkampagne 2010-2012, undersøgelse lavet af Epinion for Rådet for Sikker Trafik.

2.4.4. Kampagner om cyklisters risiko i kryds

Fokusområder: 6

Formål og virkning

Havarikommissionen for Vejtrafikulykkers (HVU) undersøgelse "Krydsulykker mellem cykler og biler" peger på, at uopmærksomhed (fx SMS) og manglende orientering, var de to mest dominerende ulykkesfaktorer – både hos cyklisten og bilisten.

Cyklisters manglende opmærksomhed i trafikken, og risikoen ved bl.a. at SMS'e og tale i mobiltelefon under kørslen vil således være centrale elementer i indsatsen. Der fokuseres endvidere på vigtigheden af korrekt orientering i kryds, så cyklister bliver mere opmærksomme på at læse andre trafikanters hensigter. Der skal også være på "at passe på sig selv", uanset om man har "retten på sin side".

Effekt og potentiale

Der findes ikke undersøgelser, som dokumenterer effekten af kampagner "cyklisters risiko i kryds". Det er dog veldokumenteret, at kampagner har en effekt på befolkningens holdning og ulykkesbilledet.

Besparelse og investering

Der er store mørketal for cyklister, så det er vanskeligt præcist at vurdere, hvor mange der kommer til skade i den type uheld. Ifølge politiets opgørelse forulykker 7 ud af 10 dræbte eller alvorligt tilskadede cyklister i kryds, mens det kun er 3 % af de tilskadede i skadestuerne opgørelse. Ifølge skadestuerne udgør eneuheld 85 % af det samlede antal ulykker.

Selvom der er stor forskel på de to opgørelser og eneuheld formentlig udgør den største andel af de samlede antal cykelulykker, er der stadig potentiale ved at fokusere på cyklisters risiko i kryds. Det skyldes dels at ulykker med cyklister i kryds stadig udgør et væsentligt antal dels at de typisk er mere alvorlige end eneuheld.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, i samarbejde med kommunerne og politi

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU), "Krydsulykker mellem cykler og biler"

2.4.5. Kampagner om øget brug af cykelhjelme

Fokusområder: 6.

Formål og virkning

Cyklister er særligt udsatte for hovedskader i forbindelse med trafikulykker. Øget brug af cykelhjelme kan opnås via f.eks. kampagner.

Fra 2004-2012 har udviklingen i brugen af cykelhjelme i Danmark været særdeles positiv. Mere positiv end i f.eks. Sverige hvor der i samme periode er blevet indført lovgivning på området. Stigningen i Danmark er dels sket som følge af positiv omtale af hjelme, af en mangfoldighed af farver og designs på markedet samt en øget tilgængelighed af hjelme hos såvel detailhandelen som i supermarkeder m.m. Derudover er der også blevet sat fokus på forældrenes betydning af at være rollemodeller, da man ser et drastisk fald i hjelmebrugen omkring 11-års alderen.

Der skal fortsat fokuseres på den positive historie, så endnu flere positivt tilvælger at benytte cykelhjelme

Effekt og potentiale

Transportøkonomisk Institut peger på, at brug af cykelhjelme reducerer risikoen ved hovedskader med 44 %. SWOV konkluderer i tråd med dette, at risikoen for at få en hovedskade er 72 % højere, hvis man ikke bruger hjelme.

Besparelse og investering

Cyklister udgør en betragtelig andel af de dræbte og alvorligt tilskadede og der er markant politisk fokus på at øge cyklismen. Indsatser for at øge hjelmebrugen har derfor et betydeligt potentiale.

Omkostningerne ved cykelhjelmskampagner – i form af kommunikationsindsatser – varierer en del afhængig af målgruppe, medievalg m.m. Gennemførelse af en Landsdækkende kampagne, med indrykning af TV-Spots, Radiospot, vejkant, plakater, WEB-kommunikation, presseindsats m.m. koster nationalt mellem 6 og 8 mio. kr. årligt. Hertil skal lægges et tilsvarende beløb for kommunernes opsætning af vejkantplakater, events m.m.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, i samarbejde med kommunerne og politi

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Trafiksikkerh sh ndboken, "Sykkelh jelm", Transport konomisk Institutt
SWOV Fact Sheet, "Bicycle Helmets"

2.4.6. Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion som rollemodeller

Fokusområder: 3, 5, 6 og 7.

Formål og virkning

Forældres bekymring om deres børns færdsel og adfærd i trafikken er ganske dominerende i barnets første leveår, hvorefter bekymringen og interessen falder. Med disse indsatser sættes der særligt fokus de 10 farligste år i trafikken, årene efter at barnet har forladt folkeskolen.

35 % af de unge mellem 13-24 år nævner forældrene som en vigtig kilde til påvirkning af handlinger og overvejelser i trafikken. Både international forskning og Rådet for Sikker Trafiks ungeundersøgelser peger på, at de unge i langt højere grad orienterer sig mod deres forældre som rollemodeller i trafikken end deres venner. De unges generelle handlinger og adfærd afspejles af de holdninger og især af den adfærd, deres forældre har i trafikken og den dialog samt de regler, som forældre opstiller for dem.

Paradoksalt nok daler forældrenes bekymring i takt med at risikoen for deres børn og unge stiger. De unge er nu meget eksponeret i trafikken og konfronteres endvidere med typiske ulykkesfaktorer, såsom alkohol, mørkekørsel og høj risikovillighed. Forældrene til store børn og unge vil derfor blive en vigtig målgruppe i ungearbejdet fremover. Vi ønsker at påvirke holdning og adfærd ved at give forældrene en forståelse af, hvilken rolle de spiller i forhold til de unges trafiksikkerhed. Vi vil samtidig sætte fokus på konkrete redskaber, der kan virke præventive som f.eks. aftaler mellem den unge og forældrene.

Effekt og potentiale

Der er yderst vanskeligt at måle forældrenes effekt som rollemodeller på ulykkesbilledet, og der findes heller ikke forskning, som dokumenterer dette. Der synes dog, jf. ovenfor, ingen tvivl om vigtigheden af at adressere forældrene som rollemodeller.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, i samarbejde med kommunerne og politi

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Rådet for Sikker Trafiks Ungepositionsmåling

2.4.7. Kampagner om øget selebrug

Fokusområder: 4 & 7.

Formål og virkning

Den meget lille del af bilisterne der ikke benytter sikkerhedssele, er stærkt overrepræsenteret blandt de dræbte og tilskadedekomne. Der er fortsat behov for specifikke kommunikationsindsatser målrettet den lille restgruppe, og deres omgivelser.

Da målgruppen er meget smal, vil der ikke være tale om en kampagne i gængs forstand, men målrettet kommunikation f.eks. gennem fagblade og målrettede medier, særligt med fokus på at det er en ganske lille gruppe der er tilbage, der endnu ikke benytter sikkerhedssele. Der skal dog stadig være fokus på, at det er et fælles ansvar at gribe ind, når en medpassager ikke bruger sele – ligesom selebrug bør være en integreret del af virksomhedspolitikker.

Effekt og potentiale

Rådet for Sikker Trafik har siden 2007 gennemført sammenlignelige seletællinger. Som det fremgår, er selebrugen steget støt for såvel personbiler som varebiler frem til 2012. Det vurderes at den øgede selebrug fra 2008-2011 har sparet omkring 220 dræbte og alvorligt tilskadedekomne.

I 2012 blev straffen for at køre uden sele hævet fra 500,- kr til 1.500. I 2013 øges kontrollen af selebrug voldsomt som følge af den øgede ATK-kontrol. Kombineret med fortsat flere nye biler med selealarmer på alle pladser betyder, at selebrugen i en vis udstrækning må forventes at stige "af sig selv".

Selebrug	år	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fører, personbil		89,8 %	92,0 %	91,5 %	92,4 %	92,4 %	94,4 %
Bagsæde, personbil		70,3 %	79,3 %	70,9 %	76,3 %	76,3 %	81,4 %
Fører, varevogn		79,3 %	79,2 %	80,1 %	80,9 %	80,9 %	82,6 %
Taxa		-	59,6 %	62,2 %	58,3 %	-	68,8 %

Besparelse og investering

Såfremt selebrugen i de kommende år udvikler sig lineært frem mod 2020 med en selebrug på 98 %, vil alene den øgede selebrug sikre at 636 vil blive sparet for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, i samarbejde med kommunerne og politi

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Effekt af øget selebrug 2007-2012 – Trafiktastatoriet, november 2012 for Rådet for Sikker Trafik

SWOV Fact Sheet, "Seat Belts, airbags and child protection devices"

2.4.8. Kampagner om at "læse vejen"

Fokusområder: 1, 3, 7, 8, 9 og 10.

Beskrivelse

Der gennemføres adfærdspåvirkende kommunikationsindsatser som skal få bilisterne til at forstå at for høj hastighed efter forholdene er en ulykkesfaktor i mange ulykker og i højere grad tilpasser hastighed til forholdene fordi de forstår at "læse vejen". Kampagnen ligger i et krydsfelt mellem uopmærksomhed og for høj hastighed (efter forholdene).

Formål og virkning

For høj hastighed i forhold til forholdene er sammen med hastighedsoverskridelser meget dominerende ulykkesfaktorer i de ulykkesanalyser som er gennemført af HVU og Vejdirektoratet. Gennem kommunikationsindsatser skal bilisterne opnå større indsigt og færdigheder i at tolke de faktorer som knytter sig til vejens forløb, vejens omgivelser, trafik, vejr og føre. Faktorer som signalerer behov for at tilpasse hastigheden til forholdene, selvom det betyder en lavere hastighed end hastighedsgrænsen.

Effekt og potentiale

Det findes ikke forskning, som dokumenterer effekten af denne type kampagne, da det er en relativ ny vinkel på trafiksikkerhed. Det er dog veldokumenteret, at kampagner kan påvirke folks holdninger og ulykkesbilledet.

Besparelse og investering

Da det "at læse vejen" befinder sig i spændingsfeltet mellem to af de største dræbere i trafikken – uopmærksomhed og hastighed - er der uden tvivl potentiale i at sætte fokus på dette.

Omkostningerne ved kampagner varierer en del afhængig af målgruppe, medievalg m.m. Gennemførelse af en Landsdækkende kampagne, med indrykning af TV-Spots, Radiospot, vejkantplakater, WEB-kommunikation, presseindsats m.m. koster nationalt mellem 6 og 8 mio. kr. årligt. Hertil skal lægges et tilsvarende beløb for kommunernes opsætning af vejkantplakater, events m.m.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, i samarbejde med kommunerne og politi

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Trafiksikkerhetshåndboken, "Trafikinformasjon og kampanjer",

Transportøkonomisk Institutt

Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST) (2009).

"Effects of Road Safety Campaigns"

SWOV Fact Sheet, "Public Information about Road Safety"

2.4.9. Kommunikationsindsatser om ældres risiko i kryds

Fokusområde: 3.

Beskrivelse

Der gennemføres kommunikations- og informationskampagner rettet mod ældre bilister, som skal skærpe opmærksomheden på den høje risiko i kryds.

Formål og virkning

Udenlandske erfaringer, politiets registreringer og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) peger på, at ældre bilister har en særlig stor risiko i kryds. Blandt bilister over 65 år, som har været involveret i ulykker med dræbte eller alvorligt tilskadede, forulykker over halvdelen i kryds. Blandt uheldsimplicerede bilister under 65 år forulykker kun 40 % i kryds.

Denne overrepræsentation af krydsulykker blandt ældre skyldes ofte en manglende kapacitet til at overskue en kompleks trafiksituation. I en temaanalyse om ulykker med ældre bilister peger HVU på, at "utilstrækkelig orientering" var en ulykkesfaktor i alle 32 analyserede ulykker. I HVUs undersøgelse dækker "utilstrækkelig orientering" typisk over, at den ældre har nedsat kapacitet til at modsætte vigtig information i trafikbilledet, så vedkommende overser vigtige elementer, fx medtrafikanter.

Gennem kommunikationsindsatser skal kampagnerne således give de ældre en større indsigt i risikoen ved kryds og hvilke faktorer og situationer, som er særligt kritiske. Det skal klæde dem bedre på til at analysere trafikbilledet, rette opmærksomheden mod det rigtige samt tage forbehold, fx undgå myldretrafik.

Effekt og potentiale

Der findes ikke forskning, som direkte beskæftiger sig med kommunikationsindsatser rettet mod ældre bilister i kryds. Men man kan med rimelig konstatere, at denne type indsats har potentiale til at reducere antallet af ulykker i trafikken, når 1 ud af 8 førere af personbil impliceret i uheld med dræbte eller alvorligt tilskadede er over 65 år, og når over 50 % af disse førere forulykker i kryds.

Besparelse og investering

Investeringen i gennemførelse af kommunikations og informationskampagner, varierer en del afhængig af målgruppe, medievalg m.m. Gennemførelse af en Landsdækkende kampagne, med indrykning af TV-Spots, Radiospot, vejkantplakater, WEB-kommunikation, presseindsats m.m. koster nationalt mellem 6 og 8 mio. kr. årligt. Hertil skal lægges et beløb for kommunernes opsætning af vejkantplakater, events m.m.

Ansvarlig for gennemførelse

Rådet for Sikker Trafik, i samarbejde med kommunerne og politi

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, "Ulykker med ældre bilister"

SWOV Fact Sheet, "The Elderly in Traffic"

2.10. Bedre køreuddannelse

Fokusområder: 7.

Beskrivelse

Køreuddannelsen moderniseres, så den lever op til den viden, der foreligger på trafiksikkerhedsområdet. Grundlæggende er kørekortuddannelsen ikke blevet ændret siden 1986. Samtidig indføres en kontrol af de danske køreskoler.

Mange andre europæiske lande har indført trinvis kørekort og privat øvelseskørsel i forbindelse med køreuddannelsen. Det er oplagt at vurdere mulighederne for dette i Danmark.

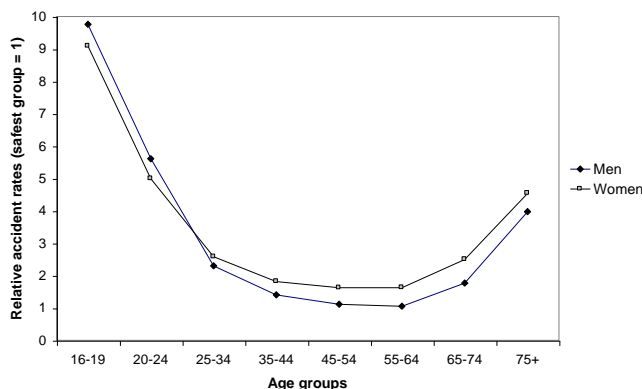
Formål og virkning

Undersøgelser viser, at eneulykker reduceres med 50 % i løbet af de første 8-10 måneder, efter føreren har fået kørekort. Der er således et stort potentiale i at sætte fokus på de yngste bilister, når vi skal nå målsætningen i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan. Dette kan f.eks. gøres gennem:

- Justering af den eksisterende køreprøve, så den indeholder prøvestof vedr. risikoforståelse.
- At justere den danske køreundervisning med elementer fra gradueret kørekort.
- At justere den danske køreundervisning så andre europæiske landes gode erfaringer med privat øvelseskørsel indarbejdes

Effekt og potentiale

Der er evidens for at alder hænger nøje sammen med ulykkesrisiko. En beregning, der bygger på hhv. danske og internationale studier viser, at der er en betydelig ulykkesrisiko for de unge førere.



Figur 1. Relativ risiko for at blive indblandet i en bilulykke efter alder og køn.

(Elvik m fl, 2009, TØI rapporten 2011).

Hvad er privat øvelseskørsel?

Privat øvelseskørsel har mange forskellige udformninger. Overordnet betyder det, at den unge fører kun må køre, hvis vedkommende er ledsaget af en person med førerbevis. Formålet er således, at den unge bilist skal få erfaring under supervision af en rutineret fører, inden vedkommende får lov til at køre alene. I nogle lande kan man begynde at køre ledsaget, inden man tager kørekort, mens det andre steder indgår som en forlængelse af den beståede køreprøve.

Privat øvelseskørsel og gradueret kørekort kan også overlape hinanden.

Privat øvelseskørsel kan således indgå som en del af det gradueret kørekort.

Hvad er gradueret kørekort?

Den grundlæggende idé bag gradueret kørekort er, at nye bilister skal køre under relativt trygge forhold og langsomt introduceres for mere risikofyldte situationer. Jo mere erfaring de får, desto mere "frihed" får de/færre restriktioner pålægges dem. Gradueret kørekort kan typisk opdeles i 3 faser:

1. **Fase.** Den unge kan typisk starte med at køre, når vedkommende er 16-17 år. Fasen varer ofte et halvt til et helt år. Vedkommende skal som regel være ledsaget - typisk af en forælder.
2. **Fase.** I de fleste modeller skal føreren bestå en køreprøve for at komme fra første til anden fase. Det varierer hvor lang tid denne fase varer - alt fra et par måneder til tre år. Typisk må man kun køre på tidspunkter/steder/forhold med lav ulykkesrisiko.
3. **Fase.** Denne fase er typisk de første år, efter at man har fået kørekort. Selvom føreren er mere "fri" end i mellemfasen, er vedkommende oftest stadig underlagt strengere lovkrav end erfarne førere, fx. lavere promillegrænse.

De mest effektive tiltag i gradueret kørekort vurderes at være er:

- Lang periode med ledsaget kørsel i den første fase (længere end 6 måneder)
- Forbud mod at køre om natten i anden fase
- Forbud mod at køre med jævnaldrende passagerer i anden fase
- Totalforbud mod alkohol i alle tre faser
- Specielle tiltag overfor problemførere

Det er dog pt. ikke muligt med sikkerhed at sige, hvilke komponenter eller hvilket mix i det gradueret kørekort, der virker bedst.

Besparelse og investering (Ledsaget kørsel)

Det er ikke muligt at komme med et præcist estimat af besparelsen i dræbte eller alvorligt tilskadedekomne ved indførelse af ledsaget kørsel. De fleste studier har imidlertid vist positive resultater, så der synes at være et potentiale i at indføre dette tiltag. Da Sverige sænkede aldersgrænsen ved ledsaget kørsel fra 17,5 år til 16 år, resulterede det i en reduktion i ulykkesraten på 35 %.

SWOV konkluderer, at effekten af ledsaget kørsel afhænger af;

- Antallet af kilometre tilbagelagt
- Kvaliteten af ledsageren
- Variation i ruter

Besparelse og investering (Gradueret kørekort)

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne sparet ved at indføre gradueret kørekort kan ikke præcist fastslås. I alle lande, hvor gradueret kørekort er introduceret, er ulykkesraten blandt de unge førere dog faldet markant. Effekten har varieret fra 10 % til 40 %, og har i de fleste lande været vedvarende. Den store variation i effekt skyldes forskellighed i tiltagenes omfang og karakter.

Ansvarlig for gennemførelse (begge initiativer)

Justitsministeriet

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

SWOV Fact Sheet, "Accompanied driving"

SWOV Fact Sheet, "The graduated driving licence"

Transportøkonomisk Institutt, Trafikksikkerhåndboken, "Graduerte førerkort og kjørerestriksjoner"

Transportøkonomisk Institutt, "Trafikkopplæring i Danmark 'fra vugge til rat'"

2.11. Bedre kørelæreruddannelse

Fokusområder: 7.

Beskrivelse

Kørelæreruddannelse moderniseres og overgår til at være en offentlig uddannelse.

Formål og virkning

Den nuværende kørelæreruddannelse foregår i privat regi og er ikke blevet udviklet igennem mange år. Der er heller ingen kontrol med uddannelsen. Kørelærer-uddannelse har i dag primært fokus på køretekniske færdigheder og risikoforståelse i forhold til at læse andre trafikanters begrænsninger og hensigter, vejens forløb og vejr og føre. En ny køreuddannelse kan med fordel lægges i offentligt regi og skal have langt større vægt på pædagogiske og didaktiske metoder i undervisningen samt på indlæring af psykologiske, neurologiske og sociale faktorer, som i dag erkendes at være det vigtigste indsatsområde for at reducere de unges høje ulykkesrisiko.

Nuværende kørelærere skal efteruddannes (henvis til rapport om revision af kørelæreruddannelsen).

Effekt og potentiale

Undersøgelser viser, at eneulykker reduceres med 50 % i løbet af de første 8-10 måneder efter føreren har fået kørekort. Der er således et stort potentiale i at sætte fokus på de yngste bilister, når vi skal nå målsætningen i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

Derfor er det også af meget stor betydning, at de unge køreskoleelever får en så god og kompetent køreuddannelses som overhovedet mulig.

Besparelse og investering

For at gennemføre tiltaget skal der gennemføres en revision af kravene til kørelæreruddannelsen, ligesom der skal laves en kontrol af kvaliteten af køreskolerne. Man vil derfor kunne forvente visse omkostninger.

Modsvarende vil en tilsvarende kørelærer- og køreuddannelse ruste fremtiden trafikanter langt bedre til de første år bag rattet.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Transportøkonomisk Institutt, "Trafikkopplæring i Danmark 'fra vugge til rat'"

2.12. Udbredelse af reflekser

Fokusområder: 5 og 6.

Beskrivelse

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

Formål og virkning

Formålet er at udbrede brugen af reflekser og sætte fokus på synlighed i trafikken.

Effekt og potentiale

Transportøkonomisk Institut peger på, at fodgængere reducerer risikoen for at blive påkørt i mørke med ca. 85 %, hvis de bruger reflekser. Der findes ikke nogen undersøgelser, som dokumenterer betydningen af reflekser for antallet af cykelulykker.

Besparelse og investering

En stor andel af de dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister (2 ud af 10), fodgængere (4 ud af 10) i mørke eller tusmørke. Udbredelse af reflekser synes derfor at have potentiale til at nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet, Rådet for Sikker Trafik

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Transportøkonomisk Institutt, Trafiksikkerheshåndboken, "Reflekterende materialer og vernetøy"