

NOTAT

Oktober 2024
2022 - 1497

Første grundigere statusgennemgang af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2021 - 2030

I Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for 2021-2030 er der fastsat et måltal om maksimalt 90 dræbte og maksimalt 900 alvorligt tilskadekomne i 2030 baseret på politiregistrerede ulykker. Derudover er der fastsat et mål om maksimalt 10.000 lettere tilskadekomne i 2030 i henhold til Landspatientregisteret.

I handlingsplanen introduceres endvidere brugen af Key Performance Indicators (KPI'er) som et redskab til løbende at følge udviklingen indenfor otte målbare tiltag, der har veldokumenteret betydning for trafiksikkerheden. Derudover ønsker Færdselssikkerhedskommissionen løbende at følge op på målsætningen om en halvering i antallet af dræbte og tilskadekomne samt udviklingen for den beregnede ulykkesrisiko for udvalgte trafikantgrupper.

I Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan: Mål og Strategi side 22 er det ligeledes fastlagt at der, foruden den årlige opfølgning, to gange i planperioden skal foretages en grundigere statusgennemgang med hensyn til opfyldelse af målsætning og gennemførelse af de foreslåede indsatser inden for hvert fokusområde. Den første statusgennemgang foretages således i år.

Indeværende statusgennemgang vil derfor, foruden den årlige opfølgning, indeholde en status på gennemførelsen af de foreslåede anbefalinger til indsatser, som fremgår af handlingsplanens 2. del: Anbefaling på indsatser. Afslutningsvis er der et notat med information, som er modtaget fra Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet om yderligere indsatser, som gruppen har foretaget.

Den større statusgennemgang vil som følge heraf være delt op følgende i tre kapitler:

1. *Tredje status på ulykkestal, KPI'er og trafikantgruppers risiko i trafikken (2023)*

Status indeholdende en gengivelse af antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2023 på baggrund af politiregistreret data, resultater for otte indikatorer med data fra 2023, samt udvalgte trafikantgruppers risiko for tilskadekomst for 2023. For første gang præsenteres også en opgørelse over antallet af lettere tilskadekomne i 2023 i henhold til data fra Landspatientregisteret.

Denne status gives i forlængelse af [første status på handlingsplanen](#) og [anden status på handlingsplanen](#).

2. *Hel eller delvis gennemførelse af de foreslåede anbefalinger til indsatser*

Færdelssikkerhedskommissionens handlingsplan: Anbefalinger til indsatser, indeholder aktørernes forslag til indsatser rettet mod de fokusområder, som tilsammen udgør over 90 % af de dræbte og alvorligt tilskadekomne. I forbindelse med den grundigere statusgennemgang har Færdelssikkerhedskommissionens medlemmer haft mulighed for at melde ind, om medlemmerne har gennemført eller er ved at gennemføre en eller flere af de anbefalede indsatser. Færdelssikkerhedskommissionen medlemmers indmeldinger til Færdelssikkerhedskommissionens Sekretariat, er indsat i dette dokument.

3. *Øvrige indmeldte indsatser*

Notatet med øvrige indmeldte indsatser indeholder oplysninger om gennemførte indsatser, som Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet har indsendt og har foretaget i forbindelse med arbejdet med færdelssikkerhed i perioden 2021 – 2024. Indsatserne falder uden for anbefalinger til indsatser i Færdelssikkerhedskommissionens handlingsplan og er således supplerende indsatser.

Kapitel 1. Tredje status på ulykkestal, KPI'er og trafikantgruppers risiko i trafikken (2023)

I dette statusnotat gengives antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i 2023 på baggrund af politiregistreret data, ligesom der for første gang præsenteres en opgørelse over antallet af lettere tilskadede i 2023 i henhold til Landspatientregisteret. Herudover præsenteres resultater for otte indikatorer med data fra 2023, samt udvalgte trafikantgruppers risiko for tilskadestkomst for 2023. Som noget nyt, og for at tydeliggøre udviklingen frem mod 2030, er tabellerne for handlingsplanens første tre år suppleret med grafer.

Definitioner og metoder fremgår af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

<https://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/media/5usbkdl/maal-og-strategi.pdf>

Det følger af Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan: Mål og strategi, at COVID-19-epidemien i 2020 måtte formodes at påvirke transportvalg og transportmønstre markant allerede ved planperiodens start i 2021. Det fremgår endvidere, at det også vil blive taget i betragtning, når der i 2024 skal foretages den første samlede revurdering af handlingsplanen. Som opfølgning på dette bemærkes følgende to overordnede konklusioner:

- 1) COVID-19-epidemien kan have været med til at forårsage mindre forskydninger i trafikmønstre og transportvalg, men disse forskydninger ikke er markante nok til, at udviklingen kan tilskrive COVID-19-epidemien alene.
- 2) Herudover udvikler trafikken efter COVID-19-epidemien sig stort set efter de samme tendenser, som før epidemien.

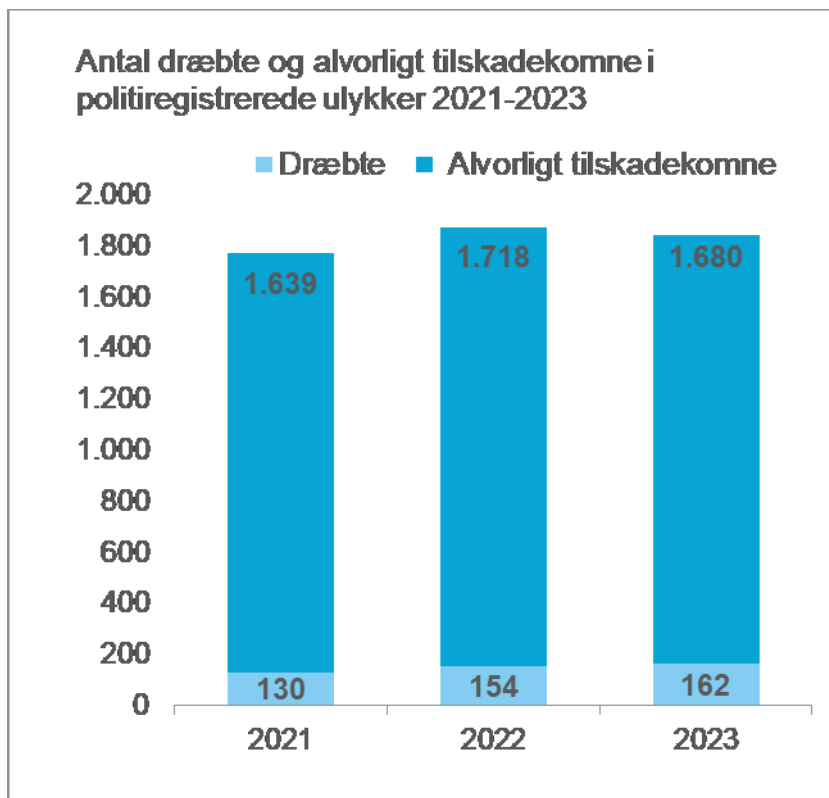
1. Antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne i 2023

Status for politiregistrerede ulykker og personskader for året 2023 kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside: [Trafikulykker for året 2023 \(vejdirektoratet.dk\)](https://www.vejdirektoratet.dk/trafikulykker-for-aaret-2023)

I rapporten kan man se mere om tilskadekomne fordelt på alder og trafikantgruppe m.v.

Udviklingen i dræbte og alvorligt tilskadekomne i politiregistrerede ulykker 2021-2023 ses nedenfor.

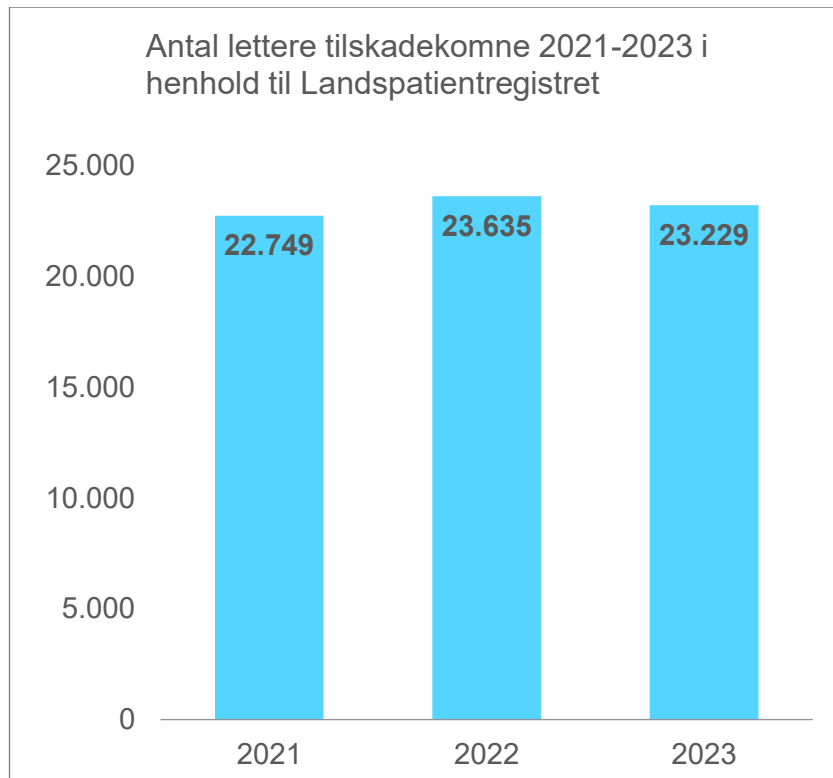
	Antal dræbte	Antal alvorligt tilskadekomne
2023	162	1.680
2022	154	1.718
2021	130	1.639



Status for lettere tilskadekomne i henhold til Landspatientregisteret* fremgår af nedenstående tabel og diagram.

	Antal lettere tilskadekomne
2023	23.229
2022	23.635
2021	22.749

*Opgørelsen er foretaget af Sundhedsdatastyrelsen baseret på tal fra Landspatientregisteret pr. 10. juli 2024. Der er i opgørelsen afgrænset til alle sygehusophold, hvor der på minimum én kontakt (fysisk fremmøde på sygehus) er registreret kontaktårsagen "Ulykke", skadested "Offentlig vej og parkeringsområde" og skadeaktivitet "Transport i arbejdstid" eller "Transport i fritid". Da sygehusophold er en sammenstilling af kontakter med maksimalt 4 timers mellemrum, kan der på sygehusophold bestående af flere kontakter, fremgå diagnoser, der ikke nødvendigvis er relateret til trafiktilskadekomsten som fx Covid-19. Det er dog ikke noget, der vurderes at påvirke det overordnede billede. De medtagne data fra Landspatientregisteret er ikke kvalitetssikret af Vejdirektoratet eller kommunerne eller suppleret med vejtekniske oplysninger.



2. Key Performance Indicators (KPI'er) til brug for Færdelssikkerhedskommissionens handlingsplan 2021-2030

For at overvåge udviklingen i trafikssikkerheden hurtigere og/eller mere præcist har Færdelssikkerhedskommissionen valgt at indsamle data om en række supplerende parametre – KPI'er – som har dokumenteret betydning for trafikssikkerheden. En KPI er således ikke udtryk for en egentlig selvstændig målsætning, som man tilstræber at opfylde, men er alene et monitoreringsværktøj, der dels kan fungere som en "advarselsslampe" ved at vise en uønsket udviklingstendens, inden den viser sig i antallet af dræbte og tilskadedkomne, dels kan bidrage til efterfølgende at forklare en konstateret udvikling.

De forskellige KPI'er er indsamlet på varierende tidspunkter på året såvel som frekvens for indsamling og registrering af data, og de kan derfor ikke holdes op imod hinanden. Udviklingen af hver KPI vil blive fulgt og publiceret samlet i en opgørelse, som forventes fremlagt en gang årligt i oktober måned.

I det følgende redegøres for udviklingen i de 8 KPI'er, som Færdelssikkerhedskommissionen har valgt:

KPI 1: Hastighed

KPI 2: Hjelmbrug

KPI 3: Påvirkning af alkohol, narkotika og medicin

KPI 4: Distraktion/uopmærksomhed

KPI 5: Bilparkens alder

KPI 6: Brug af sikkerhedssele

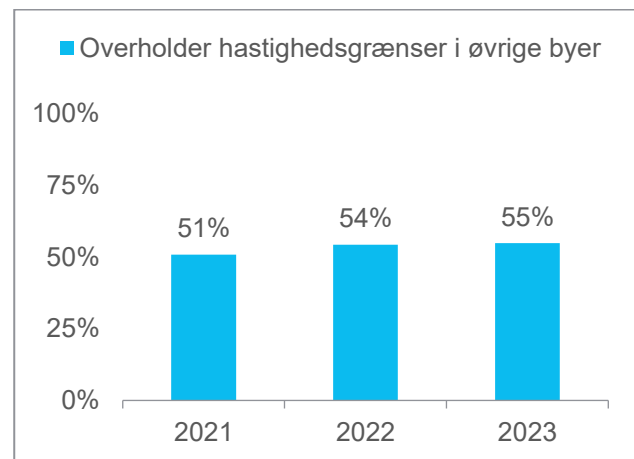
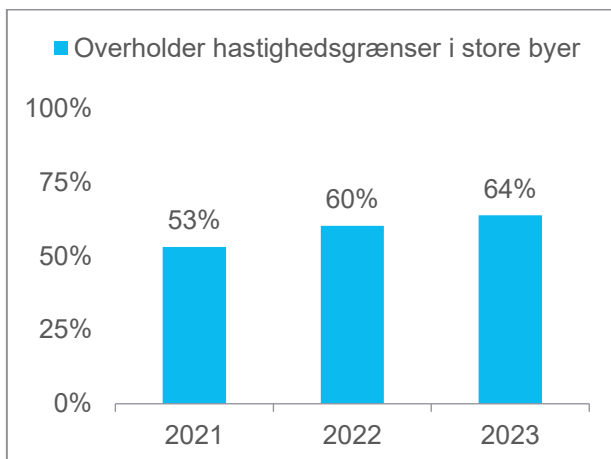
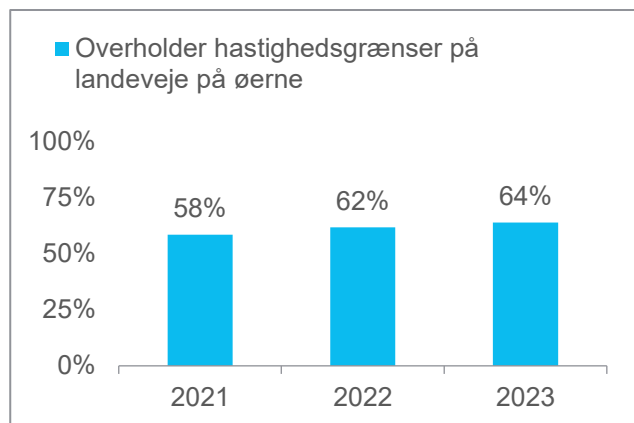
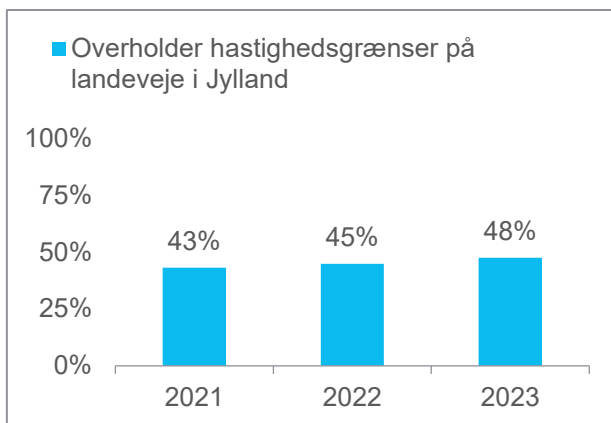
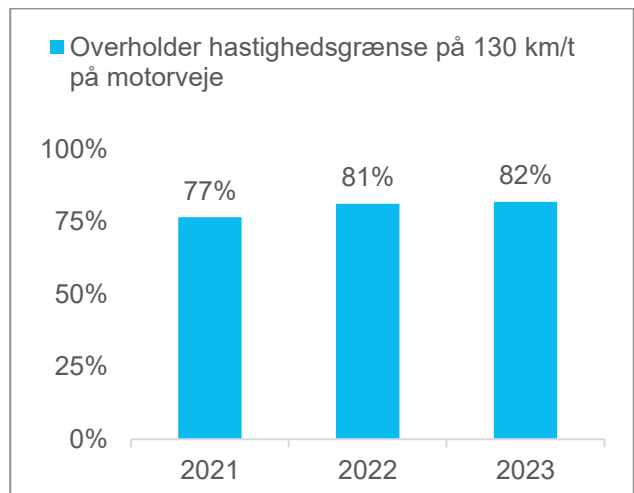
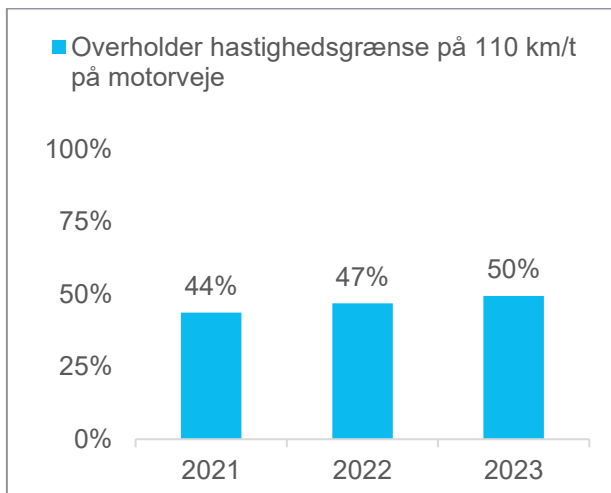
KPI 7. Færdelssundervisning i grundskolen

KPI 8: Kommunale trafikssikkerhedsplaner

Udviklingen er så vidt muligt illustreret både på tabelform og i diagrammer.

KPI 1: Hastighed			
<i>Definition</i> Procentandel af bilister, der overholder hastighedsgrænsen på veje med forskellige hastighedsgrænser.			
Resultat fra målinger foretaget af Vejdirektoratet	2021	2022	2023
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser på motorveje med hastighedsgrænse på 110 km/t (målte køretøjer i 2023 ca. 80 mio.)	43,7%	46,9%	49,5%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser på motorveje med hastighedsgrænse på 130 km/t (målte køretøjer i 2023 ca. 67 mio.)	76,6%	81,3%	82,0%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser på landeveje i Jylland (målte køretøjer i 2023 ca. 7,7 mio.)	43,2%	44,8%	47,5%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser på landeveje på øerne (målte køretøjer i 2023 ca. 15,4 mio.)	58,3%	61,6%	63,7%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser i store byer (målte køretøjer i 2023 ca. 17,5 mio.)	53,1%	60,2%	63,8%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser i øvrige byer (målte køretøjer i 2023 ca. 19,0 mio.)	50,9%	54,3%	54,9%

På næste side er de ovenstående overholdelsesprocenter illustreret i søjlediagrammer (procenterne er i diagrammerne afrundet til hele procenttal).



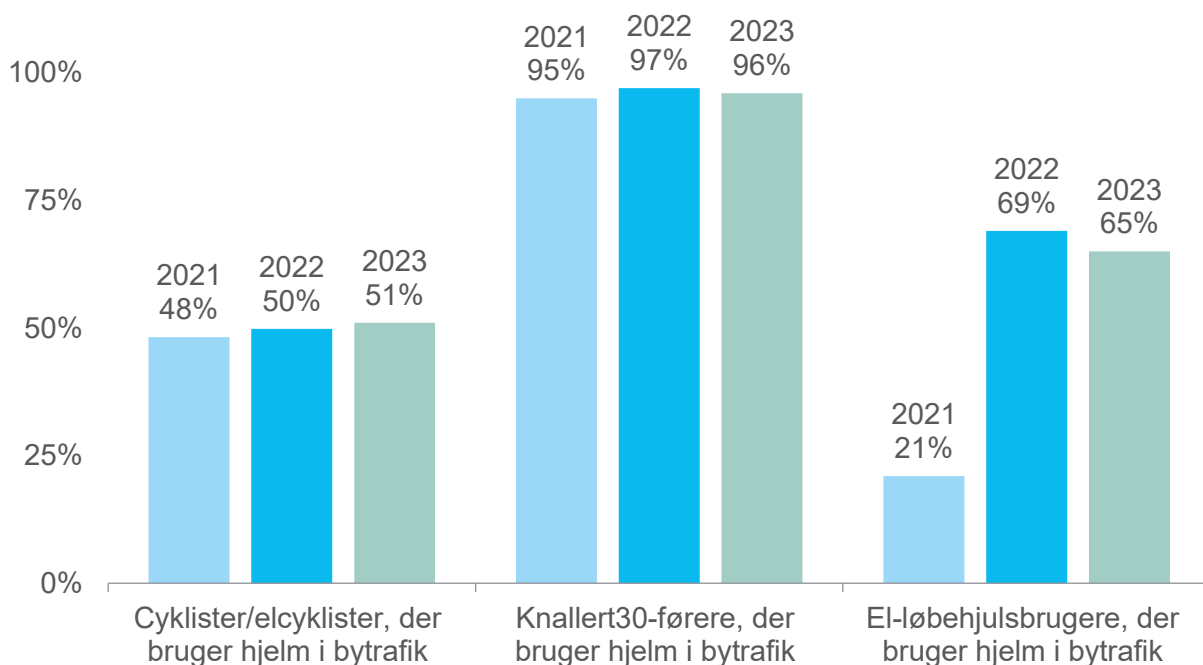
KPI 2: Hjelmbrug

Definition

Procentandel af henholdsvis cyklister (inkl. elcykler og speed pedelecs), knallert 30-førere og el-løbehjulsbrugere, der benytter hjelm eller cykelhjelmsairbag i bytrafikken.

Resultat fra tælling foretaget af Rådet for Sikker Trafik	2021	2022	2023
Procentandel cyklister/elcyklister, der bruger hjelm i bytrafik (totalt antal i 2023: 10.962 cyklister/elcyklister)	48,2%	49,8%	51,0%
Procentandel knallert 30-førere, der bruger hjelm i bytrafik (totalt antal i 2023: 343 knallert 30-førere)	95%	97%	96%
Procentandel el-løbehjulsbrugere, der bruger hjelm i bytrafik (totalt antal el-løbehjulsbrugere i 2022: 144)	21%	69%	65%

Hjelmbrug for cyklister, knallert 30-førere og el-løbehjulsbrugere



KPI 3: Påvirkning af alkohol, narkotika og medicin

Definition

Forholdet mellem antal alvorligt tilskadekomne og dræbte i ulykker, hvor en eller flere af de involverede er påvirkede af alkohol, narkotika eller medicin, og det samlede antal alvorligt tilskadekomne og dræbte.

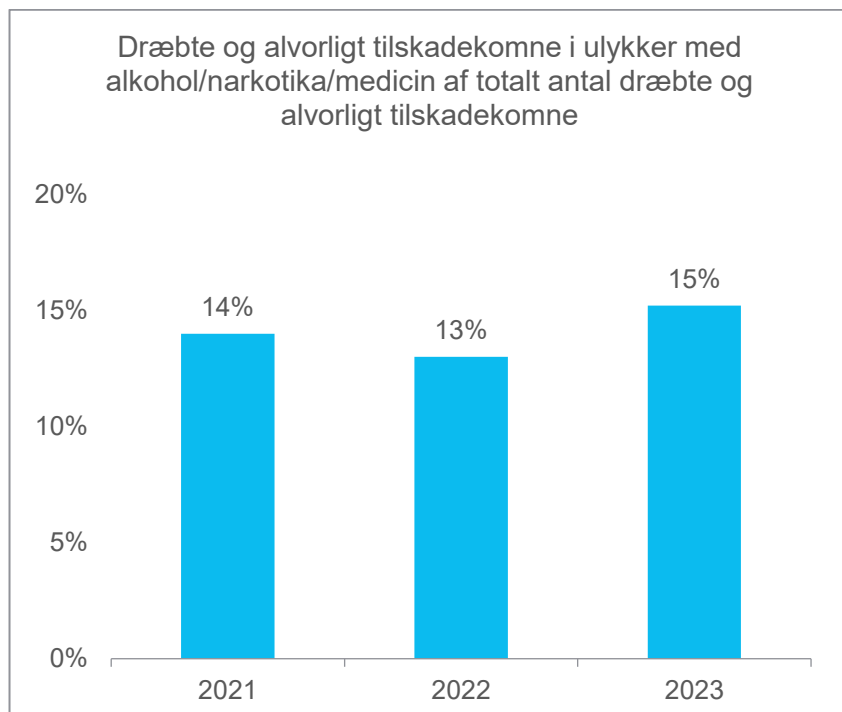
Resultat fra politiregistrerede ulykker fra Vejdirektoratet	2021 ⁽¹⁾	2022 ⁽²⁾	2023 ⁽³⁺⁴⁾
Procentandel dræbte og alvorligt tilskadekomne i ulykker med alkohol/narkotika/medicin af totalt antal dræbte og alvorligt tilskadekomne	14%	13%	15%

⁽¹⁾ Der var sammenlagt 1.769 antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2021.

⁽²⁾ Der var sammenlagt 1.872 antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2022.

⁽³⁾ Der var sammenlagt 1.842 antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2023.

⁽⁴⁾ Andelen i 2023 er højere end i 2021 og 2022. Der er dog også sket en tydelig praksisændring, hvor politiet er opmærksomme på at opdatere data med resultaterne af blodprøvesvar.



KPI 4: Distraktion/uopmærksomhed

Definition

Belyse adfærdsudviklingen for følgende distraktorer ved hastigheder over 40 km/t:

- Brug af håndholdt og håndfri mobiltelefon til tale
- Læse og skrive på telefon
- Betjening af GPS
- Anden tydelig distraktion (finde ting frem eller lægge ting til side).

Metode

KPI'en udarbejdes ud fra data i den såkaldte bilistracker, som Rådet for Sikker Trafik gennemfører årligt. I bilistrackeren interviewes bilister, der som minimum kører bil én gang om måneden (næsten ni ud af 10 respondenter kører bil mindst to gange om ugen). Der foretages årligt omkring 4.000 interviews. Respondenterne er repræsentative ift. alder, køn og geografi.

Bilisterne bliver spurgt om de:

1. Taler i håndholdt telefon
2. Taler i håndfri telefon
3. Ser på telefonen – fx læser sms, mails eller indhold på internettet
4. Skriver på telefonen – fx skriver sms, mails, søger musik eller adresser mv.
5. Betjener GPS
6. Finder ting frem eller lægger ting til side i bilen.

Alle spørgsmål har følgende svarkategorier:

- Meget ofte
- Ofte
- En gang imellem
- Sjældent
- Aldrig
- Ved ikke/ikke relevant.

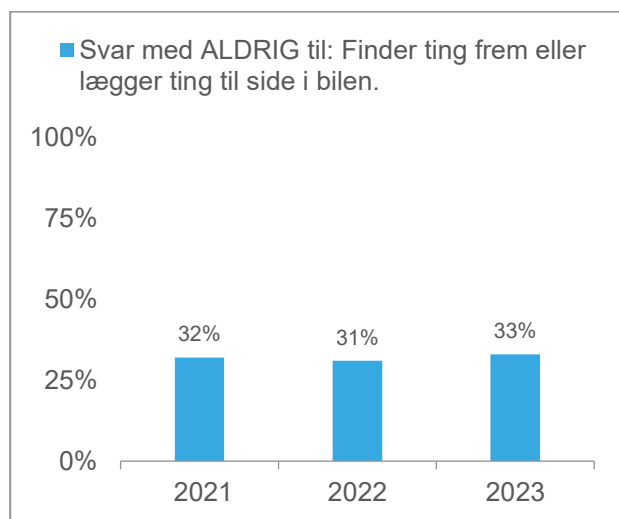
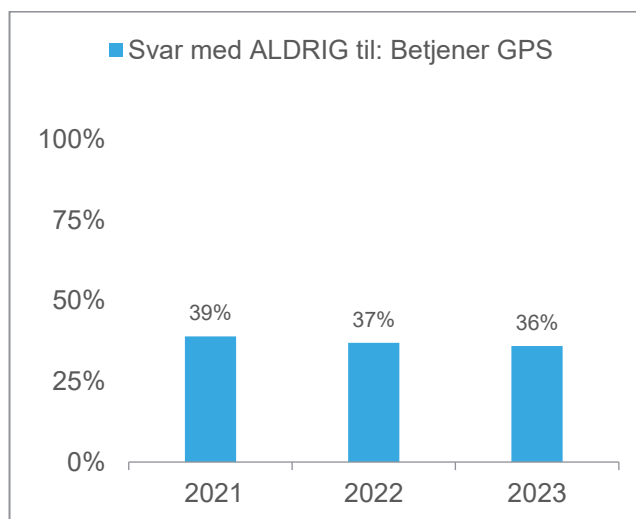
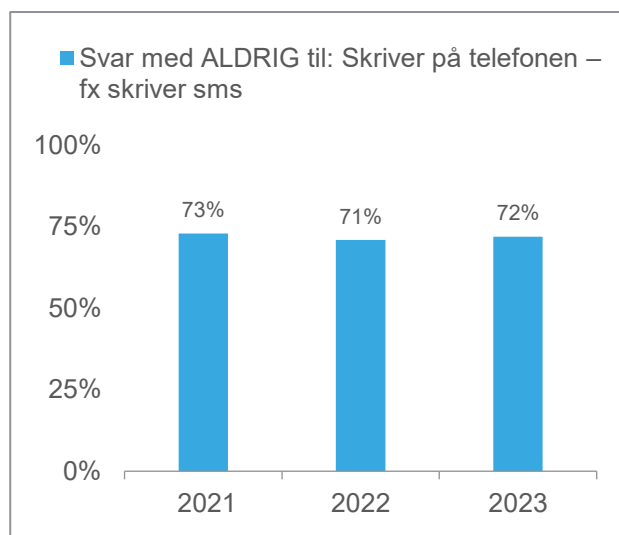
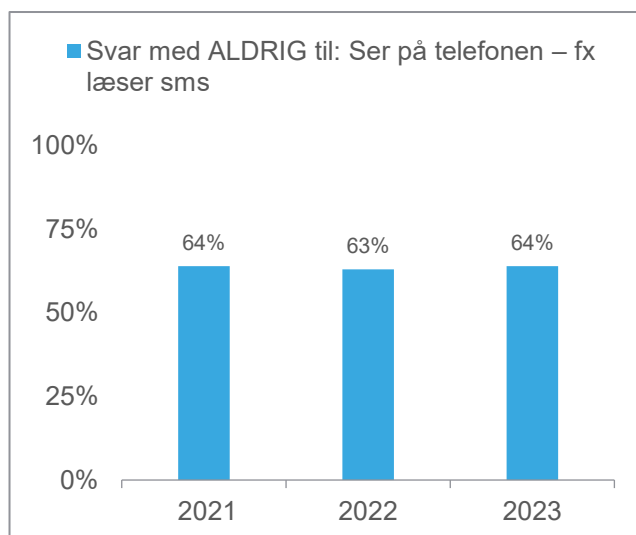
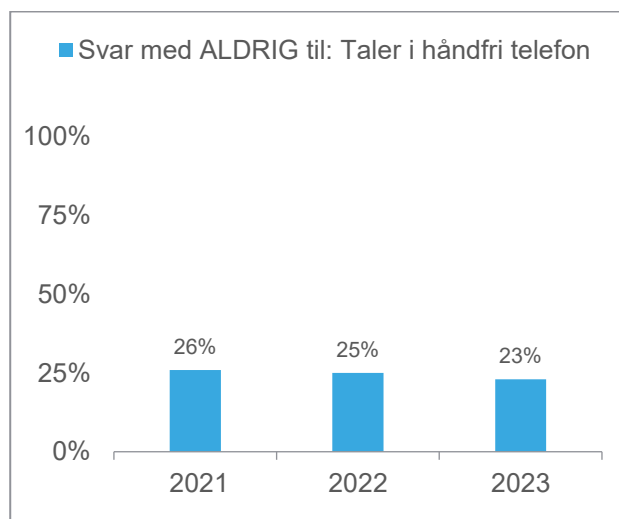
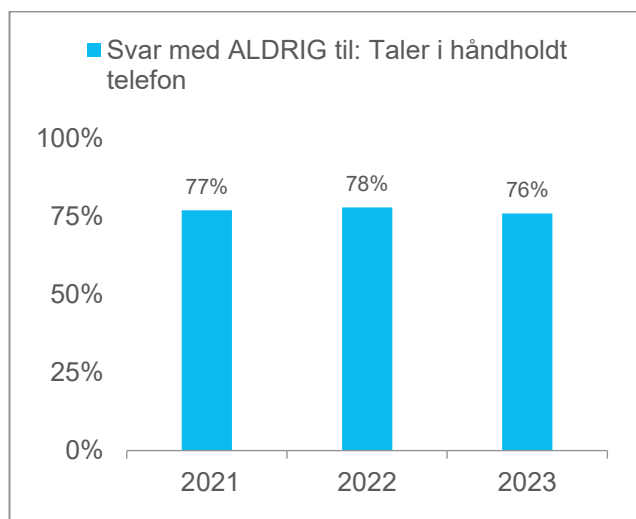
For hvert og et af de seks ovenstående spørgsmål udregnes andelen, som svarer ”aldrig”. Derefter beregnes gennemsnittet af de seks andele.

Resultaterne for perioden 2021-2023 vises på næste side i tabelform.

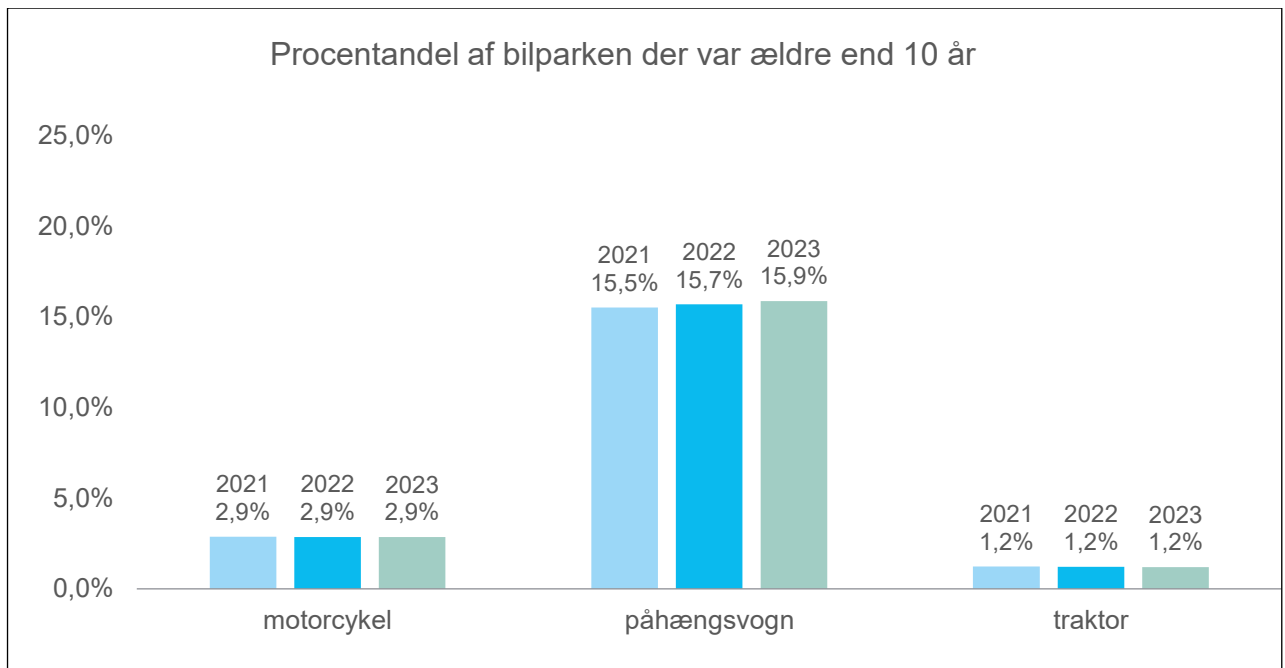
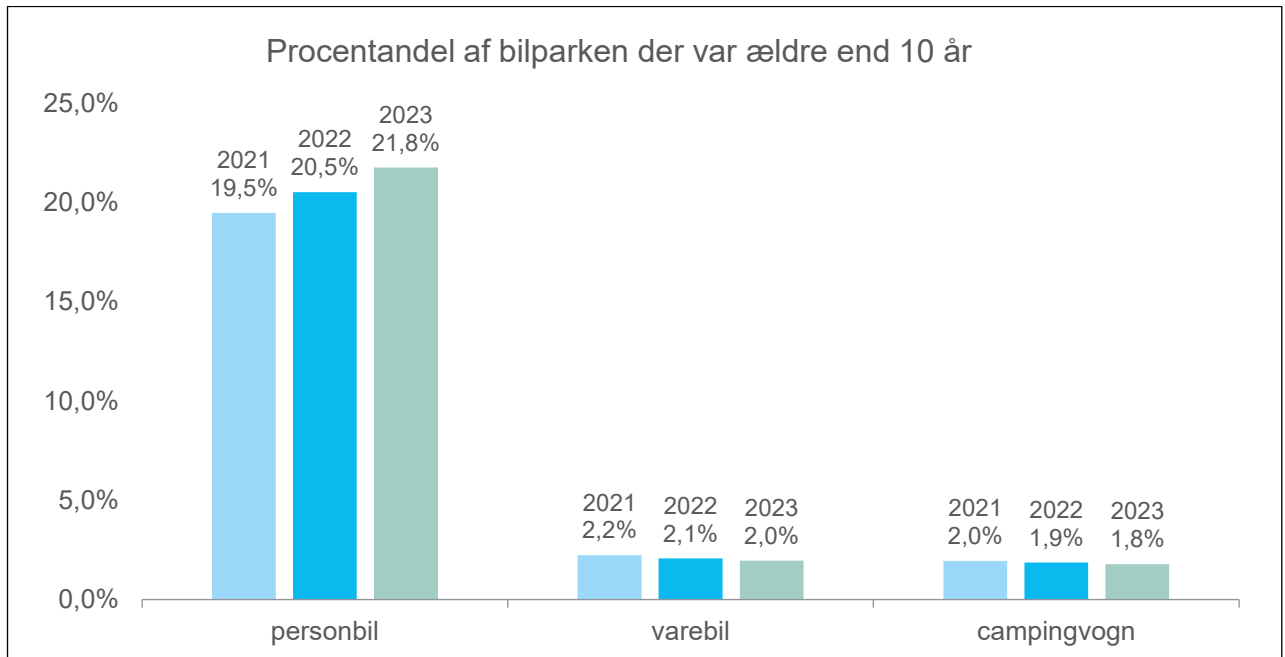
Færdelssikkerhedskommisionen

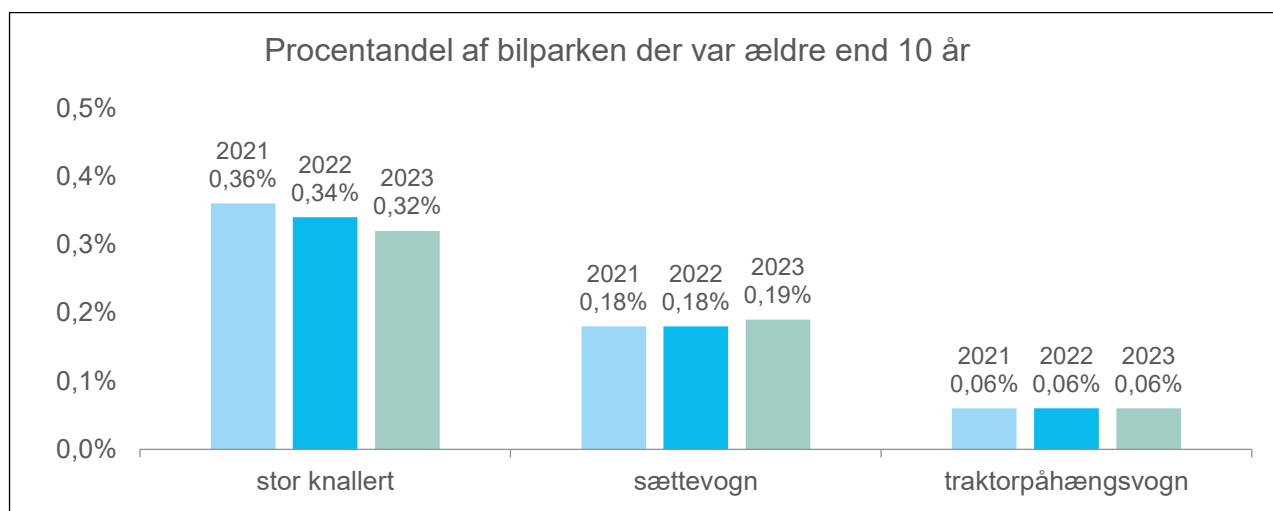
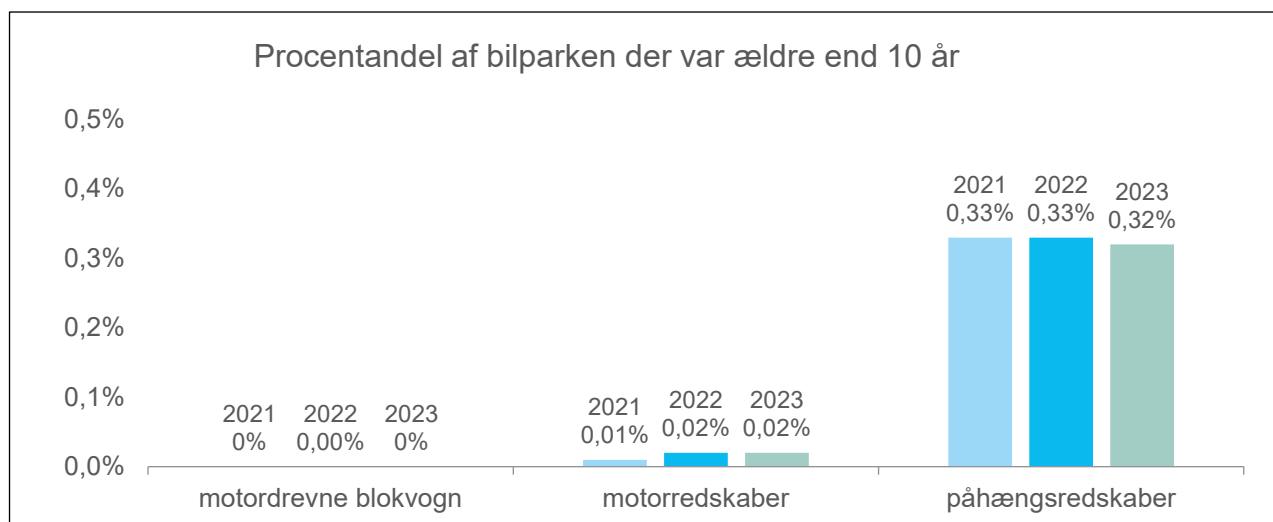
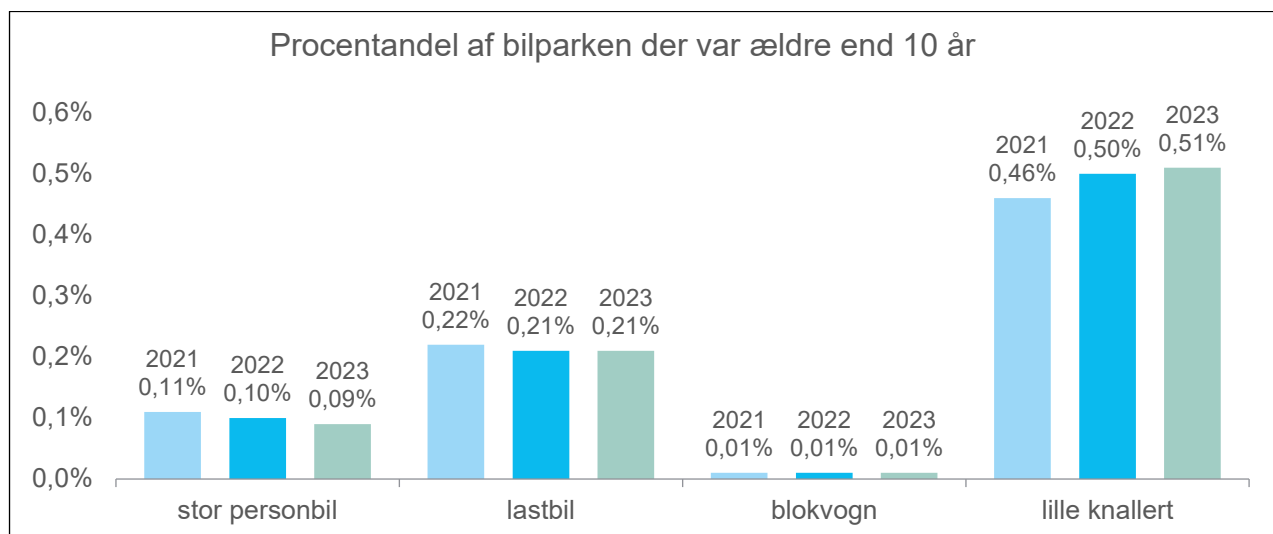
Resultat fra interviews foretaget af Rådet for Sikker Trafik. Antal og procent, som har svaret "aldrig", på spørgsmålene.	2021	2022	2023
Antal indkomne svar	5.028	5.070	5059
1. Taler i håndholdt telefon	3.881 (77%)	3.963 (78%)	3.842(76%)
2. Taler i håndfri telefon	1.306 (26%)	1.257 (25%)	1.145(23%)
3. Ser på telefonen – fx læser sms	3.242 (64%)	3.196 (63%)	3.245(64%)
4. Skriver på telefonen – fx skriver sms	3.695 (73%)	3.619 (71%)	3.633(72%)
5. Betjener GPS	1.938 (39%)	1.869 (37%)	1.813(36%)
6. Finder ting frem eller lægger ting til side i bilen.	1.633 (32%)	1.595 (31%)	1.653(33%)
Gennemsnit af de seks andele af "aldrig"	52,0%	51,0%	50,5%

På næste side vises resultaterne desuden i form af søjlediagrammer.



KPI 5: Bilparkens alder			
<i>Definition</i> Procentandelen af bilparken, der er ældre end 10 år.			
Resultat af opgørelse fra Motorkøretøjsregisteret ved Færdselsstyrelsen	2021 ⁽¹⁾	2022 ⁽²⁾	2023 ⁽³⁾
Totalt antal køretøjer	4.923.803	4.943.024 (3.245.456)	4.967.278
Procentandel af bilparken, der var ældre end 10 år.	45,01%	45,98% (30%)	47,2%
Antal køretøjer ældre end 10 år og forskellige kategoriers andel heraf ud af den samlede bilpark	2.216.202	2.272.904 (973.392)	2.342.211
	Personbiler: 19,47% Store personbiler: 0,11% Varebiler: 2,23% Lastbiler: 0,22% Blokvoerne 0,01% Campingvoerne 1,95% Lille Knallert 0,46% Motorcykler 2,88% Motordrevne blokvoerne 0% Motorredskaber 0,01% Påhængsredskaber 0,33% Påhængsvoerne 15,51% Stor Knallert 0,36% Sættevoerne 0,18% Traktorer 1,24% Traktorpåhængsvoerne 0,06%	Personbiler: 20,53% (26,6%) Store personbiler: 0,1% (0,1%) Varebiler: 2,07% (2,9%) Lastbiler: 0,21% (0,3%) Blokvoerne 0,01% Campingvoerne 1,87% Lille Knallert 0,5% Motorcykler 2,86% Motordrevne blokvoerne 0% Motorredskaber 0,02% Påhængsredskaber 0,33% Påhængsvoerne 15,69% Stor Knallert 0,34% Sættevoerne 0,18% Traktorer 1,21% Traktorpåhængsvoerne 0,06%	Personbiler: 21,76% Store personbiler 0,09% Varebiler 1,97% Lastbiler: 0,21% Blokvoerne 0,01% Campingvoerne 1,79% Lille Knallert 0,51% Motorcykler 2,85% Mo- tordrevne blokvoerne 0% Motorredskaber 0,02% Påhængsredskaber 0,32% Påhængsvoerne 15,86% Stor Knallert 0,32% Sættevoerne 0,19% Traktorer 1,2% Traktorpåhængsvoerne 0,06%
⁽¹⁾ Data er indhentet fra Motorkøretøjsregistret. ⁽²⁾ Data for 2022 er revideret med nye tal fra Motorkøretøjsregistret. Tallene har tidligere været beregnet, men det vurderes at være mere retvisende, at benytte tallene fra Motorkøretøjsregistret. De tidligere oplyste tal i 'Anden status på ulykkestal, KPI'er og trafikantgrupperes risiko i trafikken (2022)' er indsat i parentes. ⁽³⁾ Data er indhentet fra Motorkøretøjsregistret.			





KPI 6: Brug af sikkerhedssele			
<i>Definition</i> Procentandel af førere af personbiler, der anvender sikkerhedssele.			
Resultat fra tælling foretaget af Rådet for Sikker Trafik (opgøres hvert andet år)	2021	2022 ⁽¹⁾	2023
Totalt antal personbilsførere	-	35.285 Med sele: 34.402 Uden sele: 883	-
Procentandel af førere af personbiler, der anvender sikkerhedssele	-	97,5%	-
⁽¹⁾ Opgøres hvert andet år.			

Der er alene resultater for 2022, hvorfor det ikke muligt at udarbejde en graf over udviklingen.

KPI 7: Færdselsundervisning i grundskolen	
<p><i>Definition</i> Udbredelse af færdselsundervisning i grundskolen i henhold til Undervisningsministeriets faglige Fælles Mål for Færdselslære:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Andel af skoler, der som minimum bruger Gåprøve, Cyklistprøve og Sikker Trafik LIVE/360 grader • Andel af skoler, der har en færdselskontaktlærer. 	
<p>Resultat fra undersøgelse for skoleåret 2022/2023, foretaget af Rådet for Sikker Trafik</p>	
<p>Andel af skoler, der bruger Gåprøve, Cyklistprøve og Sikker Trafik LIVE/360 grader</p>	<p>Samlet tal: 38 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 42 %, fri- og privatskoler: 28 %)</p> <p>Tallene dækker over:</p> <p>Gåprøve 0.-1. kl.: 74 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 75 %, fri- og privatskoler: 70 %)</p> <p>Cyklistprøve 5.-6. kl.: 63 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 68 %, fri- og privatskoler: 51 %)</p> <p>Undervisning i risikofaktorer (f.eks. Sikker Trafik LIVE/360 grader) 8.-9. kl.: 53 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 55 %, fri- og privatskoler: 49 %)</p>
<p>Andel af skoler, der har en færdselskontaktlærer</p>	<p>Samlet tal: 82 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 88 %, fri- og privatskoler: 67 %)</p>

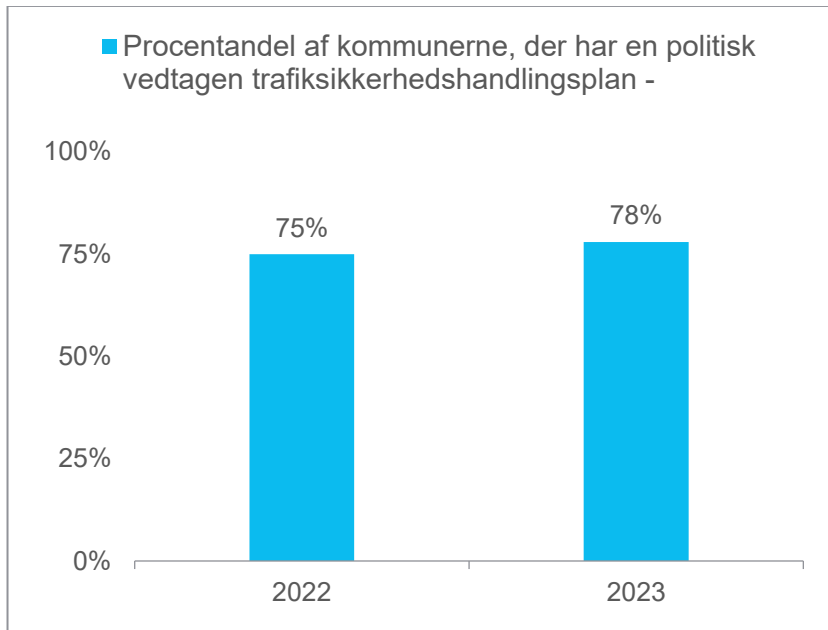
Der er alene resultater for skoleåret 2022-2023, hvorfor det ikke muligt at udarbejde en graf over udviklingen.

KPI 8: Kommunale trafikikkerhedsplaner

Definition

Andelen af landets kommuner, der politisk har vedtaget en trafikikkerhedshandlingsplan.

Resultat fra opgørelse foretaget af Rådet for Sikker Trafik	2021	2022	2023
Procentandel af kommunerne, der har en politisk vedtagen trafikikkerhedshandlingsplan	-	75%	78%



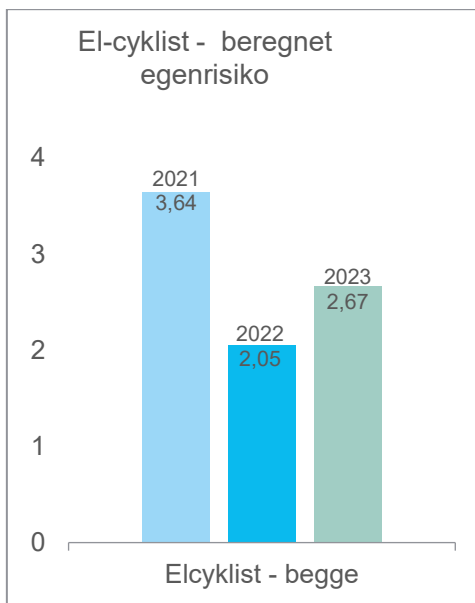
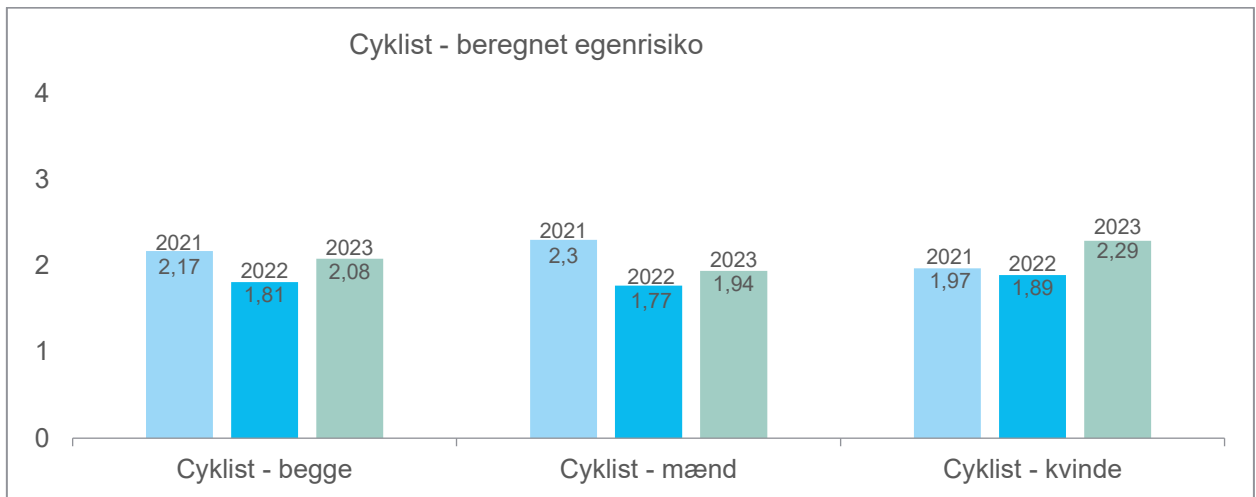
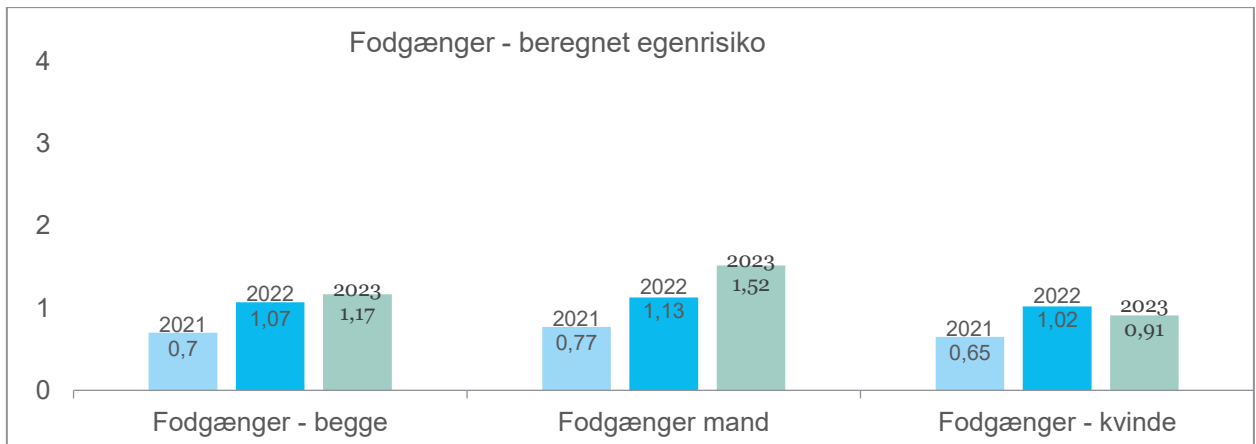
3. Risikoberegning for udvalgte trafikantgrupper

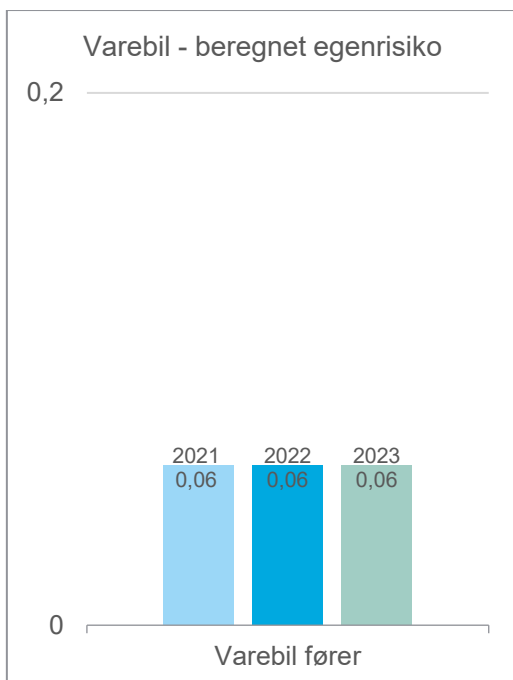
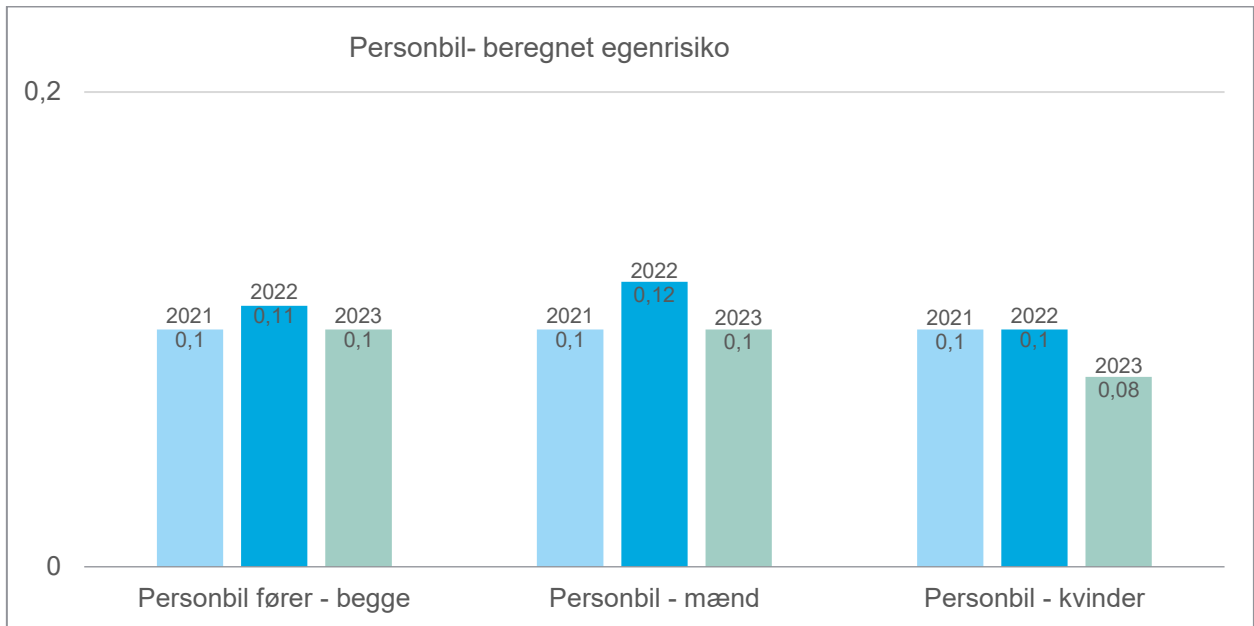
I nedenstående tabel præsenteres resultater for risikoen for alvorlig tilskadekomst og død i trafikulykker for udvalgte trafikantgrupper. Estimatet er beregnet på baggrund af antallet af trafikanter, der er registreret som alvorligt tilskadekomne eller dræbte på et år i de politiregistrerede ulykker, og oplysninger om, hvor langt forskellige trafikantgrupper færdes på et år ud fra trafikantinterviews i Transportvaneundersøgelsen (TU). Man kan læse mere om TU på Danmarks Tekniske Universitets (DTU's) hjemmeside: <https://www.cta.man.dtu.dk/transportvaneundersogelsen>

Risiko 2023, beregnet af DTU					
Trafikantgruppe	Alder	Køn	Beregnet egenrisiko for at komme alvorligt til skade eller dø i en trafikulykke (antallet af personer, som bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade pr. 10 mio. tilbagelagte/kørte kilometer)		
			2021 ⁽¹⁾	2022 ⁽¹⁾	2023 ⁽²⁾
Fodgænger	10-84 år	Begge	0,70	1,07	1,17
	10-84 år	Mænd	0,77	1,13	1,52
	10-84 år	Kvinder	0,65	1,02	0,91
Cyklister	10-84 år	Begge	2,17	1,81	2,08
	10-84 år	Mænd	2,30	1,77	1,94
	10-84 år	Kvinder	1,97	1,89	2,29
Elcyklister	10-84 år	Begge	3,64	2,05	2,67
	10-84 år	Mænd	0,10	0,11	0,10
	10-84 år	Kvinder	0,10	0,10	0,08
Varebil fører	10-84 år	Begge	0,06	0,06	0,06

⁽¹⁾ Tallene for 2021 og 2022 er i 2023 justeret med decimaler, da de er baseret på nyeste udgave af Transportvaneundersøgelsen og Ulykkesstatistik.

⁽²⁾ Foreløbige tal baseret på nyeste udgave af Transportvaneundersøgelsen og Ulykkesstatistik.





Kapitel 2. Hel eller delvis gennemførelse af de foreslåede anbefalinger til indsatser

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan: Anbefalinger til indsatser indeholder aktørernes forslag til indsatser rettet mod de fokusområder, som tilsammen udgør over 90 % af de dræbte og alvorligt tilskadede. Færdselssikkerhedskommissionens medlemmer har med den grundigere statusgennemgang haft mulighed for at melde ind, om medlemmerne har gennemført eller er ved at gennemføre en eller flere af de anbefalede indsatser.

Indeværende dokument indeholder de indmeldinger, som Færdselssikkerhedskommissionens Sekretariat har modtaget fra medlemmerne i Færdselssikkerhedskommissionen.

Hovedkategori 1 – Undervisning og kommunikation	
<p>Anbefaling 1.1. Styrkelse af færdselsundervisning i skolerne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har indgået samarbejde med Børne- og undervisningsministeriet om etablering af en opfølgning på Kommunernes Skoletrafiktest. Opfølgningen skal bidrage til at sikre, at der gennemføres færdselsundervisningen i alle grundskoler (Fælles Mål for Færdselslære) – med særligt fokus på trinmålene for indskoling, mellemtrin og udskoling.</p> <p>Der er iværksat initiativer, som oplyser og motiverer skoler og lærere til at gennemføre systematisk og løbende færdselsundervisning i henhold til Fælles Mål for Færdselslære.</p> <p>Resultaterne afspejles i KPI 7, hvor der ses et markant løft i skoler, som underviser i færdsel fra skoleåret 2021-2022 til 2022-2023.</p>
<p>Anbefaling 1.2. Trafikundervisning på ungdomsuddannelser</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden løbende foretaget trafikundervisning på ungdomsuddannelser.</p> <p>Rådet for Sikker Trafiks LIVE-indsats arbejder målrettet for at besøge så mange ungdomsuddannelser, som overhovedet muligt.</p> <p>I perioden har der været undervist følgende antal klasser på erhvervsskoler og gymnasier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2021: 112 klasser • 2022: 127 klasser • 2023: 144 klasse <p>Undervisningstallene i 2021 og 2022 er præget af Covid-19.</p>

<p>Anbefaling 1.4. Tiltag til støtte for kvalificeret forældre/omsorgspersoners inddragelse – forældre som rollemodeller</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har lanceret kampagneindsatsen ”Forældre som rollemodeller” (Forældre som rollemodeller - Kampagneelementer SikkerTrafik.dk).</p> <p>Formålet med kampagnen har været, at forældre til 13-16-årige skal forstå værdien af at være gode rollemodeller, da dette øger trafikikkerheden blandt deres teenagere.</p> <p>Indsatsen indeholdt en kampagnofilm med afmeldingen ”Hvilken adfærd giver du videre til dine børn?”</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har ligeledes et gratis nyhedsbrev til forældre med børn i alderen 0-18 år, som indeholder gode råd, øvelser og viden målrettet barnets alder. Nyhedsbrevet klæder forældrene på til at kunne trafiktræne og tale om trafikikker adfærd med deres børn. Nyhedsbrevet udsendes 3-4 gange om året. Der er pr. august 2024 40.052 forældre tilmeldt.</p>
<p>Anbefaling 1.5. Ny køreuddannelse</p>	<p>Anbefalingen er i proces.</p> <p>Færdselsstyrelsen har igangsat en større revision af køreuddannelsen, hvor første etape forventes afsluttet pr. 1. juli 2025 med udstedelse af et nyt regelsæt, der skal træde i kraft den 1. januar 2026.</p> <p>Modernisering af køreuddannelsen omfatter en afbureaukratisering af regelsættet, en ændring af køreuddannelsens struktur ved modulopbygning, der skal give en øget fleksibilitet for den enkelte elev og øget brug af digitale læringsværktøjer med henblik på også at forbedre færdselssikkerheden.</p>
<p>Anbefaling 1.6. Uopmærksomhedskampagne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden lanceret uopmærksomhedskampagner med fællesnævneren ”Kør bil, når du kører bil” (Kør bil, når du kører bil SikkerTrafik.dk).</p> <p>I perioden har der været vist flere kampagnofilm, både med fokus på Smartwatches og ”Kig væk” film, som har fokus på distraektorer, blandt andet at spise, betjene GPS, læse/skrive på mobil og at finde ting frem under kørsel.</p>

	<p>Rådet for Sikker Trafik har fra 2023 ligeledes produceret vej-kantplakater med ”Kør bil, når du kører bil” og ”Kør cykel, når du kører cykel”.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har oplyst, at der i perioden 2021-2023 i gennemsnit har deltaget 56 kommuner i uopmærksomhedskampagner.</p> <p>I 2021-2022 opsatte kommuner plakater med ”kør bil, når du kører bil” og ”kør cykel, når du kører cykel” på parkeringspladser og ved kommunale bygninger.</p> <p>I 2023 havde 59 kommuner opsat vejkantsplakater med ’kør bil, når du kører bil’, ligesom disse også var opstillet langs statsvejnettet.</p>
<p>Anbefaling 1.7. Hastighedskampagne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden haft lanceret kampagner for at nedbringe hastigheden, med hovedbudskabet ”Sænk farten” (Sænk farten SikkerTrafik.dk).</p> <p>I 2023 lancerede Rådet for Sikker Trafik kampagnefilmen ”497 liv”, som omhandler byen Skave med 497 indbygger. Indbyggertallet svarer til de liv, som blevet reddet i trafikken i perioden 2011 – 2021.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik oplyser, at hastighedskampagnen har en høj kommunal deltagelse, hvor der i perioden 2021-2023 i gennemsnit har deltaget 77 kommuner, blandt andet med op-sætning af vejkantplakater.</p>
<p>Anbefaling 1.8. Unge bilister – Kampagne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden haft et stort fokus på de unge bilister. Dette blandt andet med en indsats for uopmærksomhed med kampagnefilmen ”Dit svar er bedre sent end aldrig” (Ung SikkerTrafik.dk).</p> <p>Kampagnefilmen dykker ned i de unges sociale samvær i den digitale verden og viser, hvorfor den ikke matcher med bilkørsel. Der er fokus på mobiltelefonen og de konsekvenser, det kan have at bruge den, mens man kører.</p>

	<p>Rådet har også haft kampagner for spirituskørsel, både i bil og på cykel (se anbefaling 1.11), samt en kampagne for unge i trafikken (se anbefaling 1.15).</p>
<p>Anbefaling 1.9. Ældre trafikanter – Kampagne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden gennemført en seniorcyklistkampagne (65+).</p> <p>Den seneste er ”Sikker på cykel – hele livet” (Gode råd til seniorcyklister SikkerTrafik.dk).</p> <p>Kampagnen indeholder håndgribelige handlingsanvisninger om blandt andet; Vælg en cykel, der er let at komme af og på, orienter dig grundigt i vejkryds, brug cykelhjelme og gør dig synlig med pangfarver og reflekser.</p>
<p>Anbefaling 1.10. Skolestartskampagne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker trafik har i hele perioden årligt gennemført indsatsen ”Børn på Vej” (Børn på vej” - Trafiksikkerhedskampagne for skolestart SikkerTrafik.dk).</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har oplyst, at indsatsen er den med størst kommunal tilslutning, og at der i perioden 2021-2023 i gennemsnit har deltaget 94 kommuner. I 2023 deltog 96 af de 98 kommuner i skolestartskampagnen, da der er stort kommunalt fokus på trafiksikre skolebørn.</p> <p>Skolestartskampagnen er den indsats, hvor flest kommuner deltager, blandt andet med opsætning af plakater ved skolerne.</p>
<p>Anbefaling 1.11. Spirituskampagne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden gennemført indsatsene ”Klar til et pust?” (Klar til et pust? Lær om kampagnen mod spritkørsel SikkerTrafik.dk) og ”Du gør det ikke vel?” (Ung SikkerTrafik.dk).</p> <p>”Du gør det ikke vel?” er kampagneindsatsen henvendt til de unge bilister. Den består af to forskellige kampagnefilm, hvor den ene sætter fokus på, hvordan de unge kan hjælpe hinanden med at undgå spritkørsel, og den anden viser konsekvenserne ved at holde fest og drikke alkohol i bilen.</p>

	<p>Der er gennemført indsatser til både den brede befolkning, de unge og de egentlige alkoholmisbrugere.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har oplyst, at der i perioden 2021-2023 i gennemsnit har været 64 tilmeldte kommuner til kampagnerne, blandt andet med opsætning af vejkantplakaten ”Klar til er pust?”.</p>
<p>Anbefaling 1.12. Øget hjelmbrug – Cykel, knallert og små motoriserede køretøjer</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p><u>Rådet for Sikker Trafik</u></p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden gennemført indsatsen i forhold til den voksne del af befolkningen med kampagnen ”Hjelm har alle dage været en god ide”, (Hjelm har alle dage været en god idé SikkerTrafik.dk).</p> <p>Indsatsen har haft særligt fokus på dårlige undskyldninger for ikke at benytte cykelhjem. Der har foruden kampagnefilm været følgende indsatser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Copenhell ”Brug hjelm, når du cykler ad helvede til”: Rådet for Sikker Trafik har sammen med festivalen, sat fokus på at bruge hjelm, når man cykler til og fra festivalen. Dette ved hjælp af plakater, busreklamer og postkort i København. • Veloropa Cykelpodcast: I podcasten Veloropa diskuterede værten hjelmen som forebyggende faktor for ulykker med en ekspert fra Råd for Sikker Trafik, og de talte om barrierer for ikke at benytte cykelhelmen. • Filmet interview: Diskussion med juraprofessor Ditlev Tamm om mænds forfængelighed og motivation for at bruge hjelm. • Tour de France-starten i Danmark i 2021: Rådet for Sikker Trafik udarbejdede asfaltgrafik på Rådhuspladsen og 28 steder langs de danske etaper med budskabet om brug af hjelm. <p>Herudover har Rådet haft en seniorcyklistkampagnen, og henviser i den forbindelse til anbefaling 1.9.</p> <p><u>Aalborg Universitet</u></p> <p>Aalborg Universitets trafikforskningsgruppe har i perioden 2021-2023 deltaget i den offentlige kommunikation omkring</p>

	<p>hjelmbrug, og har i den forbindelse fremhævet den store sikkerhedsmæssige effekt af hjelmbrug.</p>
<p>Anbefaling 1.13. Trafikalkultur – Kampagne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden gennemført indsatserne med kampagnerne ”Der er mange måder at komme frem i livet på. Hvad er din?” (Om kampagnen SikkerTrafik.dk), og ”Giv plads til hinanden” (Giv plads til hinanden SikkerTrafik.dk).</p> <p>I den første kampagne vil Rådet for Sikker Trafik motiverer trafikanterne til at være den bedste version af sig selv i trafikken, således at alle kan være til stede i trafikken, og at der er plads til alle. I den anden kampagne opfordrede Rådet for Sikker Trafik både cyklister og bilister til hver især at være opmærksomme på den anden part og give plads i overhalingssituationen.</p>
<p>Anbefaling 1.14. Baglygter – Kampagne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har gennemført indsatsen via kampagnen ”Husk baglygterne” (Husk baglygterne SikkerTrafik.dk).</p> <p>Kampagnens hovedelementer var en kort informationsfilm, med handlingsanvisning om at tænde nærlyset, hvis man som bilist var i tvivl om lygterne var tændt.</p> <p>Kampagnens fokus var at fortælle bilister, at baglygterne skal være tændt i lygtetændingstiden, samt hvordan.</p>
<p>Anbefaling 1.15. Unge i trafikken – Kampagne for teenagere</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden gennemført en række kampagneindsatser for teenagere.</p> <p>Nogle af disse kampagnerne har blandt andet være ”Hvad laver du når du kører bil?”, ”Stopper du dine venner før det er for sent?”, ”Du gør det ikke vel?” (Ung SikkerTrafik.dk).</p>

	<p>Indsatserne har været målretter spritkørsel på cykel og i bil, hastighed i bil, uopmærksomhed og trafikal adfærd generelt hos den unge målgruppe.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik henviser også til anbefaling 1.9 om kampagnen ”Dit svar er bedre sent end aldrig”.</p>
<p>Anbefaling 1.16. Manglende/utilstrækkelig orientering – Kampagne</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har i hele perioden gennemført indsatsen ved kampagnen ”Brug 2 sek. mere” (Brug 2. sek. mere SikkerTrafik.dk).</p> <p>Kampagnens fokus var på at forebygge ulykker i kryds ved at opfordre både cyklister og bilister til at orienterer sig bedre ved indkørsel i kryds.</p> <p>Rådet for Sikker Trafik har oplyst, at der i gennemsnit har deltaget 55 kommuner i kampagnen i perioden 2021-2023, blandt andet med opsætning af vejkanthplakater og asfaltgrafikker.</p>
<p>Anbefaling 1.17. Trafikpolitik på skoler</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p><u>KL</u></p> <p>KL arbejder med en kontinuerlig videns- og erfaringsudveksling mellem kommunerne omkring emner indenfor trafik- og mobilitetsområdet, herunder også spørgsmål om trafikssikkerhed. Det foregår særligt gennem forskellige netværk og nyhedskanaler i KL.</p> <p>Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme under Vejdirektoratet har, i samarbejde med KL, udarbejdet en rapport/idekatalog om cykelfremme på skoleveje. Rapporten indeholder en række cases og anbefalinger, som KL vurderer kan danne baggrunden for dels at sætte rammerne for den konkrete trafikindsats og tiltag omkring skolerne, og dels at øge opmærksomheden på trafikssikkerhed i undervisningen. KL og Videnscentret har gjort en fælles indsats for at formidle rapporten til landets kommuner gennem et webinar og nyhedsbreve, som udsendes af KL til kommunerne. KL understøtter endvidere indsatsen gennem relevante netværk for kommunerne.</p> <p><u>Rådet for Sikker Trafik</u></p>

	<p>Indsatsen fra Rådet for Sikker Trafik er inddraget i Kommunernes Skoletrafiktest, så der sætte fokus på, at trafikpolitikkerne sikrer trafikundervisning på alle trin, samtidig med at kommunerne opfordres til at udbrede trafikpolitikkerne på deres skoler.</p> <p>Kommunernes Skoletrafiktest er en årlig spørgeskemaundersøgelse, der sendes ud til alle skoler og alle kommuner. Testen spørger ind til skoler og kommuners arbejde med at skabe sikker trafik for børn og unge ved hjælp af undervisning og lokalt samarbejde mellem skole, kommune og politi. Testen bliver offentliggjort, og efterfølgende tilbydes der rådgivning til de kommuner, der ønsker at skabe bedre resultater på området.</p> <p>I skoleåret 2021-2022 havde 41 % af skolerne i Danmark udarbejdet en trafikpolitik, hvori det fremgik i hvilke klassetrin der skulle undervises i trafikundervisning.</p> <p>I 2022-2023 var det i gennemsnit 42 % (46 % folkeskoler og 33 % af fri- og privatskoler), som havde en trafikpolitik med trafikundervisning. Herudover havde 18 % skoler en trafikpolitik, som ikke indeholdte en beskrivelse af, på hvilke klassetrin, der undervises i trafik.</p>
--	--

Hovedkategori 2 – Vejudformning og trafikregulering

<p>Anbefaling 2.2. Større udbredelse af trafiksikkerhedsrevision</p>	<p>Anbefalingen er i proces.</p> <p>Vejdirektoratet er ved at revidere håndbog i trafiksikkerhedsrevision fra 2015. Revisionen medfører, at håndbogen bliver mere tidssvarende.</p> <p>Håndboget forventes publiceret i efteråret 2024.</p>
<p>Anbefaling 2.3 Øget brug af differentierende hastighedsgrænser</p>	<p>Anbefalingen er i proces.</p> <p>Vejdirektoratet har en igangværende forsøgsordning med differentierede hastigheder, hvor 16 udvalgte kommuner har fået en udvidet mulighed for at nedsætte hastigheden til 40 km i timen på veje i tættere bebygget område uden væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.</p>

	<p>Forsøget løber frem til den 30. juni 2025, og forventes evalueret i foråret 2025.</p> <p>Det er muligt at læse mere om forsøget her: Forsøg med lokale hastighedsgrænser (vejdirektoratet.dk).</p>
<p>2.4. Vejtekniske trafiksikkerhedstiltag på veje i åbent land</p>	<p>Anbefalingen er i proces.</p> <p>Vejdirektoratet oplyser, at der med infrastrukturplan 2035 er afsat i alt 700 mio. kr. til pulje til forbedring af trafikikkerhed i perioden 2022-2035.</p> <p>Af puljens i alt 700 mio. kr., er der i 2022 udmøntet 45 mio. kr. til 15 projekter og i 2024 udmøntet 49,5 mio. kr. til 6 projekter på statsvejnettet.</p> <p>Ved udvælgelsen af projekter på statsvejnettet i 2024 har der været fokus på eneulykker og frontalkollisioner samt andre ulykker i åbent land.</p>
<p>Anbefaling 2.5. Vejtekniske trafikikkerhedstiltag på veje i byzone</p>	<p>Anbefalingen er delvist gennemført.</p> <p>Vejdirektoratet har på statsvejnettet i byzoner etableret vejtekniske trafikikkerhedstiltag, blandt andet i form af krydsforbedringer.</p>
<p>Anbefaling 2.6. Pulje til forbedring af trafikikkerhed i kommuner</p>	<p>Anbefalingen er delvist gennemført.</p> <p>Vejdirektoratet oplyser, at der med infrastrukturplan 2035 er afsat i alt 700 mio. kr. til en pulje til forbedring af trafikikkerheden i perioden 2022-2035.</p> <p>Af puljens i alt 700 mio. kr. blev 48,7 mio. kr. udmøntet i 2023 til medfinansiering af projekter på det kommunale vejnet til forbedring af trafikikkerheden. Der blev givet tilsagn for 48,7 mio. kr. til trafikikkerhedsforbedrende projekter på det kommunale vejnet herunder ombygning af vejkryds, etablering af højresvingsbaner og fartdæmpning.</p> <p>Derudover blev der med midler fra adfærdsregulerende tiltag 2023 truffet afgørelse om medfinansiering for godt 200.000 kr. af tre konkrete kommunale projekter til etablering af såkaldte hjertezoner ved skoler.</p>

<p>Anbefaling 2.7. Drift og vedligehold med øget fokus på trafiksikkerhed</p>	<p>Anbefalingen er i proces.</p> <p>Vejdirektoratet har udarbejdet en publikation, Kogebog for oversigtsforhold 2023, som kommunerne kan anvende i forbindelse med trafiksikkerhedsarbejde, herunder til brug for trafiksikkerhed i forbindelse med drift og vedligehold.</p> <p>Publikationen kan findes her: Kogebog om oversigtsforhold (vejdirektoratet.dk).</p>
--	--

<p>Hovedkategori 3 – Lovgivning, sanktion og kontrol</p>	
<p>Anbefaling 3.1. Politiets indsatser mod for høj hastighed</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Der er i alle politikredse færdselsenheder, der målrettet udfører færdselsindsatser bl.a. rettet mod for høj hastighed, herunder gennem målinger med automatisk trafikkontrol (ATK).</p> <p>Det blev med flerårsaftalen for politiet og anklagemyndigheden 2021-2023 besluttet, at Rigspolitiet fremover skulle fokusere på de klassiske styrelsesopgaver som øverste politimyndighed i Danmark, samt at det lokale handlerum i politikredse skulle styrkes, så flere beslutninger blev truffet tættere på borgerne. Som følge heraf blev der gennemført en reform af Rigspolitiet, der bl.a. indebærer, at det tidligere Nationale Færdselscenter (forkortet NFÆ) i Rigspolitiet blev nedlagt, idet opgaverne fra NFÆ blev lagt ud til de enkelte politikredse.</p> <p>Politikredse har således i dag ansvaret for prioriteringen og tilrettelæggelsen af færdselsindsatsen, herunder i forhold til indsatsen i relation til kampagner. Der udpeges ikke længere nationale detaljerede retningslinjer omkring fokusstrækninger. Strækningsudpegningen sker i dag decentralt i de enkelte politikredse.</p>
<p>Anbefaling 3.2. Kommunernes mulighed for at sætte hastighederne ned i byerne</p>	<p>Anbefalingen er delvist gennemført.</p> <p>Vejdirektoratet henviser til anbefaling 2.3.</p>

<p>Anbefaling 3.3. Øget hastighedskontrol med Automatisk trafikkontrol (ATK)</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Politiet har som led i flerårsaftalen for politiet og anklagemyndigheden 2021-2023 udvidet antallet af mobile ATK-anlæg fra 75 til 100. De mobile ATK-anlæg er alle i operativ drift i politikredsene.</p>
<p>Anbefaling 3.5. Politiets indsatser mod spiritus</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Der er i alle politikredse færdselsenheder, der målrettet udfører færdselsindsatser bl.a. rettet mod spirituskørsel, ligesom der som led i politiets almindelige patruljekørsel også er fokus på spirituskørsel.</p> <p>Det blev med flerårsaftalen for politiet og anklagemyndigheden 2021-2023 besluttet, at Rigspolitiet fremover skulle fokusere på de klassiske styrelsesopgaver som øverste politimyndighed i Danmark, samt at det lokale handlerum i politikredsene skulle styrkes, så flere beslutninger træffes tættere på borgerne. Som følge heraf blev der gennemført en reform af Rigspolitiet, der bl.a. indebærer, at det tidligere Nationale Færdselscenter (NFÆ) i Rigspolitiet blev nedlagt, idet opgaverne fra NFÆ blev lagt ud til de enkelte politikredse.</p> <p>Politikredsene har således i dag ansvaret for prioriteringen og tilrettelæggelsen af færdselsindsatsen, herunder i forhold til indsatsen i relation til kampagner, i forhold til indsatsen mod spirituskørsel.</p>
<p>Anbefaling 3.9. Politiets indsatser mod uopmærksomhed/distraction</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Der er i alle politikredse færdselsenheder, der målrettet udfører færdselsindsatser bl.a. rettet mod uopmærksomhed/distraction.</p> <p>Det blev med flerårsaftalen for politiet og anklagemyndigheden 2021-2023 besluttet, at Rigspolitiet fremover skulle fokusere på de klassiske styrelsesopgaver som øverste politimyndighed i Danmark, samt at det lokale handlerum i politikredsene skulle styrkes, så flere beslutninger træffes tættere på borgerne. Som følge heraf blev der gennemført en reform af Rigspolitiet, der bl.a. indebærer, at det tidligere Nationale Færdselscenter (NFÆ) i Rigspolitiet blev nedlagt, idet opgaverne fra NFÆ blev lagt ud til de enkelte politikredse.</p>

	<p>Politikredsene har således i dag ansvaret for prioriteringen og tilrettelæggelsen af færdselsindsatsen, herunder i forhold til indsatsen i relation til kampagner. Dette gælder også indsatsen i forhold til uopmærksomhed/distraction.</p>
--	--

Hovedkategori 4 – Køretøjer og sikkerhedsudstyr

<p>Anbefaling 4.1. Tiltag til sikring af køretøjsvedligeholdelse</p>	<p>Anbefalingen er delvist gennemført.</p> <p>Trafikforskningsgruppen fra Aalborg Universitet har for Færdselsstyrelsen gennemført et studie, der belyste en eventuel effekt af at nedsætte synsintervallerne.</p> <p>Studiet viste, at der ikke var evidens for at udvide det nuværende synsprogram med hyppigere inspektioner. Implikationen af fund var også, at køretøjer, der synes efter reglerne, er i så god stand, at defekter har en forsvindende lille indflydelse på ulykkesrisikoen.</p>
<p>Anbefaling 4.2. Direkte udsyn i lastbiler</p>	<p>Anbefalingen er i proces.</p> <p>Færdselsstyrelsen har iværksat en undersøgelse af mulighederne for etablering af ”London-modellen” i større danske byer.</p> <p>Færdselsstyrelsen forventer, at der publiceres en rapport som følge af denne undersøgelse i løbet af 2024.</p>

Hovedkategori 5 – Data om ulykker

<p>Anbefaling 5.2. Systematiseret og opdateret registrering af trafikulykker i Landspatientregisteret</p>	<p>Forberedende arbejde vedrørende anbefalingen pågår.</p> <p><u>Vejdirektoratet</u></p> <p>Vejdirektoratet har ad flere omgange undersøgt mulighederne for at anvende mere sundhedsdata i trafiksikkerhedsarbejdet. Vejdirektoratet har blandt andet i marts 2023 afholdt en workshop om brugen af sundhedsdata til ulykkesstatistik. På workshopen deltog blandt andet Sundhedsdatastyrelsen, KL,</p>
--	--

	<p>Aalborg Universitet, Ulykkes Analyse Gruppen og Danmarks Statistik.</p> <p><u>KL</u></p> <p>Efter afholdelsen af ovennævnte workshop, har KL efterfølgende taget initiativer til videre drøftelser med Vejdirektoratet om en fremadrettet indsats.</p> <p>Der pågår stadigvæk et arbejde i forhold til at afklare, hvordan kommunerne kan få bedre adgang til flere data om trafikulykker fra Landspatientregisteret og akutmodtagelserne.</p> <p><u>Sundhedsdatastyrelsen</u></p> <p>Sundhedsdatastyrelsen har udarbejdet opgørelser i Landspatientregisteret for så vidt angår de lettere tilskadekomne i trafikken for perioden 2020-2023.</p> <p>Sundhedsdatastyrelsen forventer på sigt, at tilsvarende data med underkategorier vil blive gjort tilgængeligt på hjemmesiden www.e-sundhed.dk i aggregeret form.</p>
<p>Anbefaling 5.3. Systematiseret og opdateret ulykkesregistrering hos politiet</p>	<p>Anbefalingen er i proces.</p> <p>Vejdirektoratet arbejder løbende på at øge datakvaliteten for de politiregistrerede trafikulykker. Fra 2023 er der blandt andet sket en praksisændring, hvor politiet er opmærksomme på at opdatere data med resultaterne af blodprøvesvar.</p> <p>Vejdirektoratet gennemfører hver måned kontroller af politiets ulykkesdata, som sammen med månedlig dialog med landets politikredse bruges til at højne datakvaliteten af de politiregistrerede trafikulykker. Vejdirektoratet har optimeret og udviklet på de interne kontrolprocesser for i endnu højere grad at sikre en ensartethed i de indleverede politiregistrerede data, så det for eksempel nemmere sikres, at uheld indplaceres rigtigt mellem kommune- og statsveje.</p>
<p>Anbefaling 5.4. Ulykkesudpegning 2.0 – baseret på bredere datagrundlag end politiets data</p>	<p>Forberedende arbejde til at gennemføre anbefalingen pågår.</p> <p>Vejdirektoratet og KL henviser til anbefaling 5.2.</p>

Hovedkategori 6 – Forskning og samarbejde	
<p>Anbefaling 6.1. Viden om adfærd samt samspil mellem lette trafikanter og infrastruktur</p>	<p>Anbefalingen er i proces.</p> <p><u>Vejdirektoratet</u></p> <p>Vejdirektoratet har udarbejdet en række publikationer, der undersøger trafikantadfærd og interaktioner mellem forskellige trafikantgrupper:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur for lette trafikanter på hjul (vejregler.dk): Rapport indeholder anbefalinger til, hvordan det i vejreglerne er muligt at sikre et yderligere fokus på trafik-sikkerheden for lette trafikanter på hjul. • Vejtekniske løsninger for cyklister - Effekt på sikkerhed og oplevet tryghed (vejregler.dk): Pjecen giver en kort sammenfatning af effekterne på cyklisters sikkerhed, oplevede tryghed og fremkommelighed for 12 udvalgte vejtekniske løsninger inddelt i 29 løsningsvarianter. • Sikkerhed for cyklister i signalkryds (vejdirektoratet.dk): Vejdirektoratet finansierede i 2019-2021 tre projekter, som undersøgte trafiksikkerheden for cyklister i forskellige krydsløsninger i byer. Arbejdet blev publiceret i tre meget omfattende dokumentationsrapporter. Vejdirektoratet bad derfor i december 2021 Via Trafik, som havde udarbejdet rapporterne om at sammenfatte de vigtigste resultater fra de tre rapporter. Denne rapport er resultatet af dette arbejde, og er således en sammenfatningsrapport. • Erfaringsopsamling om minimumsafstand ved overhaling (vejdirektoratet.dk) Erfaringsopsamlingen indeholder en international undersøgelse af erfaringer med lovkrav om minimumsafstand mellem cykler og overhalende motorkøretøjer. <p><u>KL</u></p> <p>Det Nationale Videnscenter for Cykel-fremme har udgivet en rapport vedrørende sikre skoleveje, hvilket er sket i samarbejde med KL.</p> <p>Rapporten indeholder en række anbefalinger og cases, som er målrettet kommunerne for blandt andet at understøtte</p>

	<p>kommunernes arbejde med at sikre en vejudformning og trafikregulering med henblik på færre ulykker for lette trafikanter. I den forbindelse har KL og Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme haft et samarbejde om at formidle rapporten til kommunerne gennem et webinar og nyhedsbreve. I den forbindelse henviser KL også til anbefaling 1.17.</p> <p><u>Aalborg Universitet</u></p> <p>Trafikforskningsgruppen fra Aalborg Universitet har gennemført et studie, der giver viden om adfærd og sammenspil mellem lette trafikanter og infrastruktur.</p> <p>Studiet afdækker to hovedtyper af cyklist-eneuheld</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Vinteruheld</i>: Uheldsfaktorerne relaterer sig til is og sne. Trafikforskningsgruppens konklusion på studiet er, at det vil være muligt at reducere antallet af eneuheld på cykel, hvis vejmyndighederne forbedrer vintervedligeholdelsen. 2. <i>Uheld i varmere vejr</i>: Uheldsfaktorerne relaterer sig til forhold ved cyklisten og fejl ved cyklen. Trafiksikkerhedsgruppens konklusion på studiet er, at vejmyndighederne kunne reducere antallet af cyklistuheld, hvis vejmyndighederne genovervejer alle detaljer i infrastrukturen for cyklister. Dette blandt andet fordi studiet viser, at kantsten generelt er problematisk for cyklister hele året.
<p>Anbefaling 6.3. Forbedret lys på cykler</p>	<p>Anbefalingen er delvist gennemført.</p> <p>Trafikforskningsgruppen fra Aalborg Universitet har gennemført et studie af kørelys på cykler. Undersøgelsen var en opfølgning på et af gruppens tidligere studier, der viste, at kørelys havde en statistisk signifikant effekt på minus 47 % på antallet af uheld mellem cyklister og andre trafikanter.</p> <p>Det nye studie viste, at gruppen, der kørte med kørelys, havde 25 % færre skader end kontrolgruppen.</p> <p>Trafikforskningsgruppen tilføjer dog, at resultaterne ikke er statistisk signifikante på trods af det store deltagertal på 5.380 deltagere, som deltog i 13 måneder. Dette da risikoen for den enkelte i løbet af 13 måneder er lille.</p>

<p>Anbefaling 6.2. Erhvervelse af ny trafiksikkerhedsviden brug af den og sikring af, at den bliver kontinuerligt forbedret</p>	<p>Anbefalingen er delvist gennemført.</p> <p>Havarikommissionen for Vejtrafikulykker har i perioden dybdeanalyseret trafikulykker og offentliggjort sine analyseresultater inden for nedenstående temaer.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>2021:</i> Temarapport om varebilsulykker, Varebilsulykker (hvu.dk). Temarapporten indeholder en række forslag til tiltag, der kan bidrage til, at varebilskørsel kan blive sikrere, så der kan reddes liv, og alvorlige personskader undgås. • <i>2022:</i> Temarapport om frontalkollisioner, Frontalkollisioner (hvu.dk). Temarapporten indeholder en række forslag til tiltag, der kan reducere antallet af frontalkollisioner. • <i>2023:</i> Tværanalyse om uopmærksomhed i alvorlige trafikulykker, Tværanalyse om uopmærksomhed (hvu.dk). I tværanalysen er der samlet en lang række tiltag, som kan forebygge ulykker forårsaget af uopmærksomhed. • <i>2024:</i> Havarikommissionen forventer ultimo 2024 at publicere en temarapport om ulykker med cyklister i kryds i byer. Temarapporten forventes at indeholde en beskrivelse af de forhold, der medvirker til, at ulykkerne sker. Herudover indeholder rapporten anbefalinger til, hvordan lignende ulykker kan forebygges.
<p>Anbefaling 6.5. Evaluering af afskaffelsen af det obligatoriske lægetjek ved 75 år</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Transportministeren har den 23. november 2023 orienteret Transportudvalget om udviklingen i ulykker med ældre bilister. Orienteringen kan findes i TRU alm. del, bilag 60, samling: 2023-24.</p> <p>Det følger af orienteringen, at der over en tiårig periode (fra 2013-2022) havde været en stigning i ældres personskadeulykker sammenlignet med alle personskadeulykker. Stigningen sås især i 2016-2017, altså før lovændringen, og i 2022. Herudover sås en stigning i ældres (> 74 år) trafikarbejde, der oversteg stigningen i personskadeulykker i samme periode. Der var således ikke observeret en stigning i ældres personskadeulykker sammenholdt med udviklingen i ældres trafikarbejde i perioden efter 2017 - tværtimod. Hertil kom, at ældres andel af befolkningen var steget i den nævnte periode.</p>

	<p>Der sås også en stigning i materielskadeulykker hvor ældre biler var involveret, som oversteg stigningen i ældres trafikarbejde. Der var dog samtidig observeret en generel stigning i materielskadeulykker blandt alle førere, selvom der var sket et fald i trafikarbejdet for alle førere i perioden 2016-2022.</p> <p>Transportministeren oplyst herefter, at han ville holde øje med udviklingen.</p>
<p>Anbefaling 6.6. Styrkelse af det regionale</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p>Der er i alle politikredse færdselsenheder, der målrettet udfører færdselsindsatser.</p> <p>Det blev med flerårsaftalen for politiet og anklagemyndigheden 2021-2023 besluttet, at Rigspolitiet fremover skulle fokusere på de klassiske styrelsesopgaver som øverste politimyndighed i Danmark, samt at det lokale handlerum i politikredsene skulle styrkes, så flere beslutninger træffes tættere på borgerne. Som følge heraf blev der gennemført en reform af Rigspolitiet, der bl.a. indebærer, at det tidligere Nationale Færdselscenter (NFÆ) i Rigspolitiet blev nedlagt, idet opgaverne fra NFÆ blev lagt ud til de enkelte politikredse.</p> <p>Politikredsene har således i dag ansvaret for prioriteringen og tilrettelæggelsen af færdselsindsatsen, herunder i forhold til samarbejdet med andre interessenter omkring styrkelse af trafikikkerheden.</p>
<p>Anbefaling 6.8. Håndbog: Kommunale trafikikkerhedsplaner</p>	<p>Anbefalingen er gennemført.</p> <p><u>Vejdirektoratet</u></p> <p>Vejdirektoratet har udarbejdet en håndbog i kommunale trafikikkerhedsplaner i vejregelregi. Håndbogen blev offentliggjort i juni 2024, og kan findes her: Kommunale trafikikkerhedsplaner (vejregler.dk).</p> <p><u>KL</u></p> <p>KL henviser til anbefaling 1.17 og 6.1, da KL vurderer, at disse indsatser understøtter udarbejdelsen af kommunale trafikikkerhedsplaner.</p>

Kapitel 3. Øvrige indmeldte indsatser

Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet har indsendt oplysninger om gennemførte indsatser, som Trafikforskningsgruppen har foretaget i forbindelse med arbejdet med færdselssikkerhed i perioden 2021 – 2024. Indsatserne falder uden for anbefalinger til indsatser i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og er således supplerende indsatser.

Brugen af lavere hastighedsgrænser

Trafikforskningsgruppen fra Aalborg Universitet har i sin kommunikation offentligt såvel som i Færdselssikkerhedskommissionen anbefalet brug af lavere hastighedsgrænser.

Herudover har Trafikforskningsgruppen anbefalet, at politiet ikke længere skal godkende vejbestyrelsernes vejprojekter, herunder lokale hastighedsgrænser og anvendelse af afmærkning. Anbefalingen er blandt andet sket under henvisning til regelforenkling, da Trafikforskningsgruppen har vurderet, at politiets rolle i sagerne medfører et stort dobbeltarbejde uden dokumenterbar effekt.

Mørketal

Trafikforskningsgruppen fra Aalborg Universitet har gennemført [en række undersøgelser](#), som Trafikforskningsgruppen vurderer dokumenterer et stort, skævt og stigende mørketal i politiets ulykkesregistreringer.

Systematiseret og opdateret registrering af trafikulykker i Landspatientregisteret

Trafikforskningsgruppen fra Aalborg Universitets forskning på området viser, at der er behov for en gennemgang af den eksisterende registreringspraksis, da [data viser, at registreringspraksis varierer fra akutmodtagelse til akutmodtagelse](#).

Trafikforskningsgruppen anbefaler derfor, at der bør igangsættes et arbejde, der kortlægger den nuværende registreringspraksis på akutmodtagelserne i Danmark, og at der derefter udarbejdes

forslag til justering og opdatering til gavn for det forebyggende trafikikkerhedsarbejde.

Trafikforskningsgruppen har igangsat et forskningsprojekt igennem en løbende befolkningsundersøgelse, som skal give et estimat på det reelle antal tilskadekomne i trafikken, herunder også de trafikanter, der ikke bliver registeret på akutmodtagelserne, men alene hos vagtlægen eller den praktiserende læge.

Nye rapporteringsformer

Trafikforskningsgruppen fra Aalborg Universitet har gennemført undersøgelser af potentialer i nye rapporteringsformer, herunder

- [selvrapportering fra patienter på akutmodtagelserne](#)
- forsikringskunder der anmelder skader
- [sammenknytning af ambulancedata til data fra akutmodtagelserne.](#)