

Hver ulykke er én for meget

Trafiksikkerhed starter med dig



Mod nye mål 2001-2012

Udgivet af Trafikministeriet for Færdselssikkerhedskommissionen

Layout • Design og grafisk produktion: Saloprint a/s
Miljøcertificeret iht. ISO 14001 samt EMAS-registreret



Fotos: Lars Bahl, Mikael Hjuler, Lis Lørup, Søren Underlien Jensen,
Linda Jensen og Sven Allan Jensens Tegnestue

Oplag: 2.500 eksemplarer

Trafikministeriet 2000

ISBN 87-90262-81-6

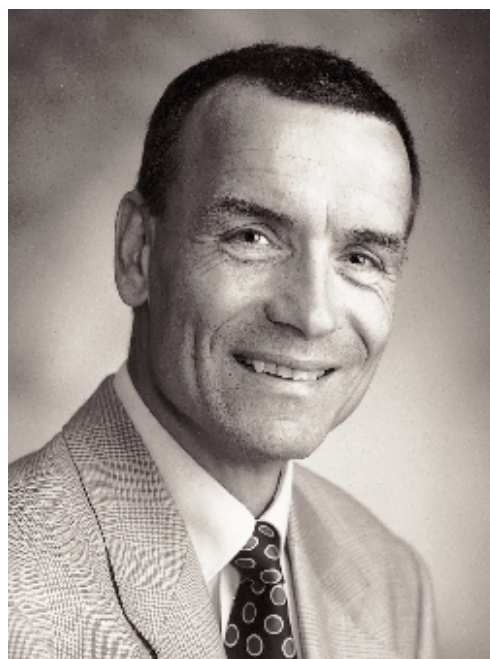
Publikationen kan købes hos boghandleren eller hos:
Statens Information
Postboks 1103
1009 København Ø

tel 33 97 92 28
fax 33 37 92 80
e-mail sp@si.dk

Pris 80,- kr. inkl. moms

Indhold

Sammenfatning	5
Kapitel 1	
Hver ulykke er én for meget	9
Ny fordeling af ansvar og roller	10
Utopi eller realisme	11
Kapitel 2	
Mod nye mål	13
Konkrete mål for trafiksikkerhedsarbejdet 2001-2012	13
Overordnede strategier	13
Baggrund	14
Kapitel 3	
Sådan opfyldes visionen	17
Trafikanterne skal ændre adfærd	18
Den organiserede transport	22
Trafiksikkerhed skal tænkes ind i den fysiske planlægning	23
Lokal trafiksikkerhed prioriteres i amter og kommuner	24
De statslige aktiviteter for trafiksikkerhed skal styrkes	25
Køretøjers indretning og sikkerhedsudstyr	26
Opfølgning af de konkrete mål	29
Kapitel 4	
De fire indsatsområder	31
Hastighed	31
Sprit	34
Cykler	35
Kryds	36
Kapitel 5	
Ny viden, forskning og udvikling	39
Bilag	
Status	41
Oversigt over de 62 foreslåede initiativer	44
Initiativers lønsomhed	46
Omkostninger og effekter - fordelt på stat, amter og kommuner	48
Figur 1 Færdselssikkerhedskommissionens sammensætning og opgaver	5
Figur 2 Tabte leveår i Danmark 1996	14
Figur 3 Antal trafikdrab pr. indbygger i forskellige lande	15
Figur 4 Gyldne regler for bilisters adfærd	18
Figur 5 Sammenhæng mellem hastighed og sprit	19
Figur 6 Forsøg for unge bilister i Vejle Amt	21
Figur 7 Eksempel på virksomhedsplan	22
Figur 8 Virksomheders syn på trafiksikkerhed	22
Figur 9 Fordeling af dræbte, tilskadekomne, trafikarbejde og kilometer vej	25
Figur 10 Lokal handlingsplan	24
Figur 11 Mulige deltagere i Færdselssikkerhedsudvalg	25
Figur 12 Lille forskel - stor virkning	32
Figur 13 Fodgængers sandsynlighed for død ved påkørsel	33
Figur 14 Sammenhæng mellem hastighed og ulykker	34
Figur 15 Hastighedsmålinger på forskellige vejtyper	35



Mod nye mål

Tænk på Københavns Idrætspark ved en VM-fodboldkamp. Der er fyldt til sidste plads. Mere end 45.000 mænd, kvinder og børn.

Så mange mennesker vil blive dræbt eller hårdt kvæstet i den danske trafik i løbet af de næste 10 år, hvis vi ikke yder en ekstra indsats.

Færdselssikkerhedskommissionen besluttede i 1988, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skulle reduceres med mindst 40 % inden udgangen af år 2000.

Nu ved slutningen af perioden ser det ud til, at reduktionen bliver knap 30 %. Vi nåede altså ikke målet fuldt og helt. Vi kom langt.... men slet ikke langt nok. Tænk på Idrætsparken.

Erfaringen med den gamle handlingsplan viser, at et ambitiøst mål og en fælles plan med mange initiativer nytter og sparer liv.

Færdselssikkerhedskommissionen sætter nu nye konkrete mål. Målet er, at der ved udgangen af 2012 højst må være 300 dræbte og 2.443 hårdt kvæstede i den danske trafik hvert år. Det er 40 % færre end i dag.

Og målet kan nås. I England dræbes ca. 40 % færre pr. indbygger end i Danmark. Hvorfor skulle vi ikke kunne gøre det lige så godt ?

Når kommissionen har sat nye mål for trafikikkerheden, er det ikke tilstrækkeligt blot at fortsætte indsatsen på samme niveau og med samme midler som hidtil. Det er nødvendigt med nye og mere effektive indsatser, og det er dem, vi foreslår i denne handlingsplan.

For at nå målet er det nødvendigt, at alle er aktivt med. Det gælder stat, amter og kommuner samt offentlige og private virksomheder. Og vigtigst af alle den enkelte trafikant, dig og mig. Nu har kommissionen sat et mål og lavet en plan. Tag nu udfordringen op.

Husk: Hver ulykke er én for meget....trafikikkerhed starter med dig.

Helge Adam Møller
Formand for Færdselssikkerhedskommissionen

Sammenfatning

Færdselssikkerhedskommissionens nye nationale mål for trafikssikkerhed ”Hver ulykke er én for meget – trafikssikkerhed starter med dig” afløser den Færdselssikkerhedspolitiske Handlingsplan fra 1988

Med de nye mål har Færdselssikkerhedskommissionen både ønsket at udvikle en overordnet fælles vision for det danske trafikssikkerhedsarbejde samt udstikke et samlet nationalt mål for at nedbringe antallet af trafikulykker

Visionen Hver ulykke er én for meget

Visionen *Hver ulykke er én for meget* blev søsat i Regeringens Handlingsplan for trafikssikkerhed. Den skal være den fælles, samlede vision for alle aktører, der arbejder med trafikssikkerhed i Danmark. Visionen udstikker en kurs mod et fremtidigt trafiksystem helt uden trafikulykker og fastholder fokus på den forebyggende indsats, så formålet med alle initiativer bliver at forhindre trafikulykker.

Visionen stiller krav til statslige og lokale myndigheder, virksomhedsledere og –medarbejdere, og den stiller krav til hver enkelt trafikant. Det er samtidig nødvendigt at drøfte en ny fordeling af ansvar og roller både for trafikanten selv og for de aktører, der udformer og driver vej- og trafiksystemerne.

Visionen betyder, at alle myndigheder på både nationalt og lokalt plan forpligter sig til at gøre deres yderste i planlægning, design, anlæg og vedligeholdelse af trafik-anlæg og trafikforhold for at forebygge trafikulykker.

Mål for trafikssikkerheden i Danmark

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i Danmark skal reduceres med mindst 40 procent i løbet af de næste 12 år. Udgangspunktet er ulykkestallene for 1998. Det

svarer til, at vi i år 2012 højst må have 300 dræbte i trafikken og 2.443 alvorligt tilskadekomne.

I målsætningen er fokus lagt på de dræbte og alvorligt tilskadekomne. Det er en ændring i forhold til den tidligere målsætning, idet Færdselssikkerhedskommissionen på baggrund af de nuværende ulykkestal finder det nødvendigt i de næste 12 år at sætte alle kræfter ind på at få nedbragt antallet af alvorlige trafikulykker. Det betyder ikke, at indsatser over for lettere ulykker glemmes. Ofte er det sådan, at de instrumenter og redskaber, der skal til for at reducere antallet af alvorlige ulykker, også har en afsmitende effekt på de lettere ulykker.

Målet vurderes som ambitiøst, men realistisk. I Sverige - og delvist England og Norge - ligger antallet af dræbte i forhold til antal indbyggere således ca. 40 procent under de danske tal for trafikdræbte. Ikke nok med, at vi i Danmark har flere trafikdræbte pr. indbygger end Norge og Sverige – vi mister også flere leveår som følge af trafikulykker, fordi flere børn, unge og yngre trafikanter dræbes i Danmark.

Målet skal nås uafhængig af trafikvæksten og for alle trafikantgrupper under et. Dog vil Færdselssikkerhedskommissionen i sin vurdering af indsatsen særlig fokusere på de trafikantgrupper, der fortsat har en høj ulykkesrisiko: Cyklister, fodgængere og børn/unge.

Strategier for trafikssikkerhedsarbejdet

Det fremtidige trafikssikkerhedsarbejde bygges på følgende strategier:

Færdselssikkerhedskommissionen

Færdselssikkerhedskommissionen nedsættes af trafikministeren og består af folketingsmedlemmer, repræsentanter for ministerier, amter, kommuner, organisationer og institutioner, der har interesse i trafikssikkerhed. Færdselssikkerhedskommissionens opgave er at komme med forslag til trafikssikkerhedsmæssige initiativer, der kan nedbringe antallet af trafikulykker.

Færdselssikkerhedskommissionen skal:

- Sætte de overordnede centrale mål for trafikssikkerhedsindsatsen, der kan virke som en retningspil for øvrige aktørers indsats
- Inspirere aktører til at forstærke indsatsen - og nye aktører til indsatser for at fremme trafikssikkerhed
- Pege på initiativer, der kan fremme trafikssikkerheden
- Følge den landsdækkende ulykkesudvikling tæt og foretage jævnlige vurderinger af ulykkesudviklingen med henblik på at påpege, hvor der er behov for øget indsats
- Udpege nye områder, der kræver indsats

Figur 1. Færdselssikkerhedskommissionens sammensætning og opgaver

- Trafiksikkerhed starter med dig
- Indsatser i privat og offentligt regi
- Fire centrale og synlige nøgleområder: For høj fart, sprit, cyklister og kryds
- Det lokale trafiksikkerhedsarbejde skal styrkes
- Ny viden om trafiksikkerhed

Trafiksikkerhed starter med dig

Den enkelte trafikants adfærd er en afgørende årsagsfaktor bag de fleste trafikulykker. Hvis alle bilister fulgte tre ”gyldne” regler: Overholdt hastighedsgrænserne, altid brugte sikkerhedssele og aldrig kørte spirituskørsel, ville vi med et slag nå en reduktion i antal trafikdræbte på mindst 40 procent – svarende til Færdselssikkerhedskommissionens mål for år 2012. Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer derfor til en forstærket indsats for at få ændret trafikanternes adfærd på disse tre områder.

Det indebærer et behov for at afsætte flere midler til forstærkede landsdækkende trafiksikkerhedskampagner. Kampagnerne skal være pågående, målrettede og systematiske, og de skal gentages jævnlige – blandt andet fordi målgruppen løbende skiftes ud. Det anbefales desuden i langt højere grad at bruge de elektroniske medier til at formidle budskaber om den enkelte trafikants adfærd.

Færdselssikkerhedskommissionen finder, at der i den kommende periode skal skabes en folkelig forståelse for det nødvendige i at overholde de gældende hastighedsgrænser. Hvis erfaringerne med det nuværende forsøg med automatisk hastighedskontrol er positive, anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen, at automatisk hastighedskontrol indføres på landsplan. For at opnå en folkelig forståelse for en sådan ordning, skal det overvejes, om de bøder, der kommer ind via den automatiske hastighedskontrol, kan medvirke til finansiering af lokale foranstaltninger til fremme af trafiksikkerheden.

Kampagneindsatsen for at forøge selebrugen skal forstærkes. Kampagnerne skal både indeholde information og politimæssig opfølgning. I sammenhæng med sådanne kampagner peger kommissionen på behovet for en kraftig forhøjelse af det nuværende bødeniveau for at køre uden sele.

Det er lykkedes at skabe en holdningsændring generelt i befolkningen med hensyn til spirituskørsel. Det anses ikke længere for acceptabelt at køre spirituskørsel. Denne holdningsændring skal fastholdes, og der skal samtidig sættes ind over for de grupper, der fortsat kører spirituskørsel, bl.a. trafikanter, der har et alkoholproblem.

Over for særlige grupper er der desuden behov for en forstærket indsats. Det gælder bl.a. unge mænd mellem 18 og 24 år, idet denne trafikantgruppe er voldsomt overrepræsenteret i ulykkesstatistikken. Det bør undersøges, hvorvidt en såkaldt klippekortsordning for kørekortinde-

havere kan have en effekt på trafiksikkerheden generelt – og særlig på de 18 til 24 åriges ulykkesrisiko i trafikken.

Indsatser i privat og offentligt regi

Den organiserede transport udgør en meget stor del af trafikken, og virksomhederne har derfor et særligt ansvar for at være med til at forbedre trafiksikkerheden. Aftaler mellem private og offentlige virksomheder, medarbejdere og leve-randører af transportydelser rummer et stort potentiale for forebyggelse af ulykker. Endelig bør transportkøbere også stille krav til transportvirksomhederne om trafiksikker transport. Når det gælder om at udarbejde virksomhedsplaner for trafiksikkerhed samt efterspørge trafiksikker transport, har offentlige virksomheder et særligt ansvar for at gå forrest.

Det lokale trafiksikkerhedsarbejde skal styrkes

I forhold til det lokale trafiksikkerhedsarbejde indeholder de nye mål en række forslag og anbefalinger. Kommissionen anbefaler, at der i den kommende periode lægges stor vægt på det lokale engagement i trafiksikkerhed. Knap 60 procent af alle personskader sker på de kommunale veje, og en stor del af den økonomiske byrde i forbindelse med trafikulykker bæres af amter og kommuner.

Trafiksikkerhed skal tænkes ind i den overordnede fysiske planlægning blandt andet ved placering og planlægning af skoledistrikter, lokalisering af transporttunge virksomheder og indretning af nye boligområder, ligesom både ny-anlæg og ombygninger bør underkastes trafiksikkerhedsrevision allerede i planlægningsfasen.

Kommuner og amter bør motivere borgere i lokalsamfundet til selv at gøre en indsats for at forbedre trafiksikkerheden lokalt. Det anbefales at oprette lokale færdsels-sikkerhedsudvalg i kommuner og amter.

Fire centrale og synlige indsatsområder: For høj fart, sprit, cyklister og kryds

Omkring 85 procent af alle trafikulykker rummer et eller flere af disse fire elementer: For høj fart, sprit, cyklister, kryds. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at der fortsat fokuseres på disse indsatsområder i trafiksikkerhedsarbejdet. Hvis målet skal nås, er en forstærket indsats på disse områder af afgørende betydning, og Færdselssikkerhedskommissionen foreslår en række konkrete indsatser med fokus på de fire indsatsområder.

Ny viden om trafiksikkerhed

Der skal oprettes en havarikommission for vejtrafikulykker for at få mere detaljeret og systematisk viden om

årsag og omstændigheder ved forskellige typer af trafikulykker og dermed få et godt grundlag for en målrettet, forebyggende indsats.

I de kommende år foreslås forsknings- og udviklingsindsatsen forstærket, og kommissionen peger særligt på tre områder, hvor der er behov for øget viden:

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



Hver ulykke er én for meget

Med visionen *Hver ulykke er én for meget* ønsker Færdselssikkerhedskommissionen at udstikke en kurs mod et fremtidigt trafiksystem helt uden trafikulykker

Den tankegang, at man principielt ikke accepterer, at der sker ulykker med risiko for alvorlige skader, findes på næsten alle andre områder i samfundet. Man møder den for eksempel på arbejdsskadeområdet. Her vil man ikke acceptere dødsulykker eller ulykker, der giver varige mén.

Færdselssikkerhedskommissionen ønsker heller ikke, at trafikulykker accepteres som et nødvendigt onde, samfundet må leve med for at opretholde den nuværende økonomiske, sociale og erhvervsmæssige samfundsudvikling. Trafikulykker er derimod et problem, som samfundet hele tiden skal blive bedre til at løse.

Visionen *Hver ulykke er én for meget* er inspireret af den svenske nul-vision, hvor det langsigtede mål er at undgå, at trafikulykker fører til alvorligt tilskadekomne eller dræbte. Mennesker vil altid begå fejl – også bevidste fejl – i trafikken. Det handler om at kontrollere konsekvenserne af disse fejl. Det er den væsentlige tankegang i den svenske nul-vision.

I visionen *Hver ulykke er én for meget* fastholdes fokus på den forebyggende indsats. Der er fortsat en række mulige indsatser inden for uddannelse af trafikanter og forbedring af veje, der kan medvirke til, at trafikulykker undgås.

Trafiksikkerhedsproblemet kan beskrives som:

- Antallet af fejl og overtrædelser i trafikken samt konsekvenserne af disse
- Alvorligheden og karakteren af den skade en person udsættes for som følge af disse fejl eller valg samt den enkelte persons tolerance overfor skaden
- Kvaliteten og tilgængeligheden af nødhjælp, pleje og rehabilitering

Tilsammen resulterer disse parametre i et nærmest forudbestemt antal døde og tilskadekomne. På vej mod visionen *Hver ulykke er én for meget* bør alle tre niveauer angribes.

Antallet af fejl og overtrædelser i trafikken samt konsekvenserne af disse

For at forebygge menneskelige fejl eller dårlige valg kan man f.eks.

- Udvikle sikre vej- og trafiksystemer og systemer, der i højere grad er tilpasset de enkelte trafikanters mulighe-

der for at færdes sikkert i trafikken. Det kan blandt andet ske ved at adskille fodgængere, cyklister og biler fra hinanden eller ved at sikre meget lave hastigheder på steder, hvor forskellige trafikanter skal dele arealer.

- Forbedre uddannelse og information om trafiksikker adfærd og risiko i trafikken. Langt fra alle trafikanter kender den aktuelle risiko ved forskellige adfærdsmønstre i trafikken. Når der er større viden om disse emner, vil trafikanterne selv komme til at medvirke mere aktivt i forhold til helt at undgå ulykker.

Alvorligheden og karakteren af den skade en person udsættes for som følge af disse fejl eller valg samt den enkelte persons tolerance over for skaden

For at begrænse skadevirkningen kan man f.eks.

- Tilpasse hastighedsniveauerne, så alvorlige skader undgås. Det kan beregnes, at hastigheden i kollisionsøjeblikket højst må være 60 til 70 km/t, hvis førere og passagerer ikke skal udsættes for stor risiko for at dø eller få alvorlige mén. Dette eksempel gælder for nyere biler med moderne sikkerhedsudstyr. Fodgængere og





cyklister har derimod ikke samme beskyttelse, som personer, der sidder inde i en bil. Mellem biler og bløde trafikanter må hastigheden ikke være over 30 til 40 km/t, hvis fodgængerer eller cyklisten skal have en stor chance for at overleve. Ved højere hastigheder må vejene på langt sigt indrettes, så kollisioner helt undgås

- Udvikle og forbedre den passive sikkerhed i bilerne, herunder deformationszoner og airbags og øge brug af sikkerhedssele og cykelhjem

Kvaliteten og tilgængeligheden af nødhjælp, pleje og rehabilitering

For at optimere nødhjælpen kan man f.eks.

- Forbedre alarmberedskabet
- Udvikle den akutte indsats direkte på ulykkesstedet og på sygehuset

- Forbedre den langsigtede pleje, genoptræning og omsorg for trafikofre

Ny fordeling af ansvar og roller

I dag tillægges trafikanten ofte ansvaret for ulykkerne. I erkendelse af, at trafikanter også i fremtiden vil begå fejl og bevidste overtrædelser, er det nødvendigt at drøfte nye ansvarsområder og roller for de aktører, der udformer og driver vej- og trafiksystemerne.

Målet må være, at vej- og trafiksystemet indrettes, så der ikke kan ske alvorlige skader. Det har betydning, når der bygges veje, laves love, designes biler mv.

Vejbyggerne skal indrette vejen, så det sikres, at trafikanternes hastighed svarer til vejens funktion og sammenlægningen af trafikken. Ligeledes skal bildesignere

indrette biler med seler, airbags og deformationszoner samt lave systemer, der kan sikre, at førere og passagerer også anvender sikkerhedsudstyret.

Trafikanterne skal følge de regler, som besluttes af lovgiverne. Men selv når trafikanterne tilsidesætter reglerne – enten på grund af manglende viden eller evne, eller ved bevidst overtrædelse af reglerne – skal der i planlægning og design tages højde for den manglende regelefterlevelse for at undgå, at mennesker bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade.

Når trafiksikkerhedsvisionen er fuldt gennemført, giver den trafikanter en meget stor sikkerhed mod at blive involveret i trafikulykker.

Utopi eller realisme

At bevæge sig fra dagens trafiksystem med omkring 500 dræbte og 4.000 alvorligt tilskadede om året til et

system helt uden trafikulykker synes umiddelbart helt uoverkommeligt og urealistisk.

Det er imidlertid Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse, at vi inden for en generation eller to vil kunne bevæge os et langt stykke på vej mod en realisering af visionen.

Der vil sandsynligvis i fremtiden blive stillet meget større krav til sikkerhed og miljø i by- og boligområder og være en større accept af et lavt hastighedsniveau på arealer, hvor biltrafik blandes med fodgængere og cyklister.

På de overordnede vejsystemer med høje hastighedsniveauer vil intelligente systemer være udbygget og i langt højere grad end i dag være med til at hjælpe trafikanterne sikkert frem.



Mod nye mål

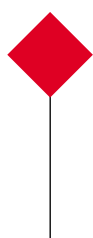
Færdselssikkerhedskommissionen har besluttet at sætte nye mål for trafikikkerheden i de første 12 år af det nye århundrede. Målene skal virke som inspiration for de mange aktører, der arbejder med trafikikkerhed

Færdselssikkerhedskommissionen lægger op til, at den enkelte trafikant får en meget vigtig rolle i fremtidens trafikikkerhedsarbejde. Det er samspillet mellem veje og cykelstier, køretøjer og især den enkelte trafikants adfærd, der bestemmer antallet af ulykker og ulykkernes alvorlighed.

Færdselssikkerhedskommissionen vil arbejde for, at den enkelte trafikant i langt højere grad bliver en aktiv del af trafikikkerhedsarbejdet. Det skal ske i dialog mellem borgere og kommuner, amter, politi og ministerier, ved udarbejdelse af virksomhedshandlingsplaner for trafikikkerhed og ved at øge samarbejdet med interesseorganisationer.

Konkrete mål for trafikikkerhedsarbejdet 2001-2012

På vej mod visionen *Hver ulykke er én for meget* opstiller Færdselssikkerhedskommissionen følgende konkrete målsætning, som er ambitiøs, men samtidig realistisk:



Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skal inden udgangen af år 2012 være reduceret med mindst 40 procent i forhold til 1998. Det vil sige, at vi ved udgangen af år 2012 højst må have 300 dræbte og 2.443 alvorligt tilskadekomne i Danmark.

Hvor Færdselssikkerhedskommissionens tidligere målsætning omfattede trafikdræbte og alle tilskadekomne under et, gælder målsætningen nu alene trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne. Den nye afgrænsning er et ønske om at prioritere og målrette indsatsen. Det udelukker ikke, at der også i de kommende 12 år vil blive gjort en indsats for at nedbringe antallet af ulykker med lettere personskader, idet en stor del af de initiativer, der skal nedbringe antallet af alvorlige ulykker, også vil få effekt på de lettere ulykker.

Målet om mindst 40 procent reduktion i antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne skal opnås uafhængig af væksten i trafikarbejdet. Følgerne af den stigende bil-

trafik i form af større risiko for trafikulykker kan og skal imødegås både ved hjælp af initiativer, der kan dæmpe trafikvæksten, og ved en forøget indsats for trafikikkerheden.

Målet tager udgangspunkt i ulykkestallene for et enkelt basisår – 1998. For de fleste kommuner vil ulykkestallene for et enkelt år imidlertid være et meget spinkelt grundlag for at fastsætte måltal ud fra. Færdselssikkerhedskommissionen foreslår derfor, at kommunerne beregner måltal på baggrund af et gennemsnit af de lokale ulykkestal for flere år, når de fastsætter lokale mål. Det kan f.eks. være gennemsnittet af ulykkestal for 1997, 1998 og 1999.

Perioden på 12 år er valgt for at sikre, at kommuner og amter har tid til at gennemdrøfte ulykkesudviklingen lokalt, få overblik over særlige ulykkestyper, udarbejde måltal og vedtage de nødvendige indsatser samt få iværksat og evalueret de igangsatte initiativer og aktiviteter.

Færdselssikkerhedskommissionen vil pege på behovet for en forstærket indsats over for de trafikantgrupper, som fortsat har en meget stor ulykkesrisiko i trafikken: Fodgængere, cyklister samt børn/unge. I den endelige vurdering af resultaterne vil der blive fokuseret særligt på ulykkesudviklingen for disse grupper.

Overordnede strategier

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår fem overordnede strategier som grundlag for trafikikkerhedsarbejdet i Danmark i de første fire år af den nye målsætningsperiode:

- Alle aktører i trafikikkerhedsarbejdet skal arbejde aktivt for at få den enkelte trafikant med i trafikikkerhedsarbejdet under overskriften: *Trafikkerhed starter med dig*
- Private og offentlige virksomheder opfordres til at udarbejde virksomhedsplaner for trafikikkerhed og indgå aftaler med medarbejdere og leverandører for at nedbringe antallet af trafikulykker.
- Kommuner, amter og lokale færdselssikkerhedsudvalg opfordres til at adoptere visionen *Hver ulykke er én for meget* og på den baggrund udarbejde handlingsplaner

for trafiksikkerhed og gennemføre konkrete indsatser for større trafiksikkerhed med udgangspunkt i egne problemer, behov og ressourcer

- Trafiksikkerhedsarbejdet koncentrerer om fire centrale og synlige nøgleområder: Ulykker med høj fart, ulykker med spirituspåvirkede førere, ulykker med cyklister og ulykker i kryds
- Forskning, udvikling samt videnindsamling om trafiksikkerhed og trafikantadfærd – herunder valg af transportmiddel - skal styrkes – ikke mindst for at afdække de muligheder, udviklingen af nye intelligente systemer for veje og køretøjer, kan give fremtidens trafiksikkerhedsarbejde i Danmark

Baggrund

Færdselssikkerhedskommissionen udsendte i 1988 *Færdselssikkerhedspolitik handlingsplan*. (Den „grønne“ betænkning). En handlingsplan som op gennem halvfems-erne har været med til at sætte dagsordenen for trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark.

Handlingsplanen udstak det overordnede mål, at antallet af dræbte og tilskadekomne inden udgangen af år 2000 skulle være reduceret med mindst 40 procent i forhold til udgangspunktet, nemlig gennemsnittet af årene 86/87, hvor der var 711 dræbte og 12.707 tilskadekomne. Færdselssikkerhedskommissionens mål betyder, at vi ved udgangen af år 2000 skal være nået ned på maksimalt 427 dræbte i trafikken og maksimalt 7.624 tilskadekomne.

I 1998 blev 499 mennesker dræbt i trafikken, svarende til et fald på ca. 30 procent i forhold til 1986/87. Antallet af tilskadekomne er i samme periode faldet med ca. 28 procent.

De foreløbige tal for 1999 adskiller sig ikke væsentligt fra ulykkestallene for 1998. Alt tyder derfor på, at vi ved slutningen af den første handlingsplans periode vil have opnået ca. 30 procents reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne.

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan har virket som inspiration for alle, der arbejder for at fremme trafiksikkerheden i Danmark - ministerier, direktorater og styrelser, amter og kommuner, politiet og organisationer.

Da ulykkestallene i midten af 90'erne igen udviste stigning, udarbejdede Færdselssikkerhedskommissionen Strategiplan 1995-2000, som opfordrede alle aktører til at udarbejde handlingsplaner for trafiksikkerhed. Opfordringen er blevet taget op i mange kommuner og amter. Alle amter og lidt over halvdelen af landets kommuner har sat konkrete mål for trafiksikkerheden og udarbejdet handlingsplaner for trafiksikkerhed.

Også regeringen fulgte opfordringen fra Færdselssikkerhedskommissionen og udarbejdede i 1997 sin handlingsplan "*Hver ulykke er én for meget*". Heri blev der for første gang i Danmark formuleret den vision, at det principielt ikke accepteres, at der sker ulykker i trafikken.

Tabte leveår før de 75 år fordelt på dødsårsag og køn – Danmark, 1996.

Dødsårsag	Tabte leveår	
	Mænd	Kvinder
Iskæmiske hjertesygdomme ¹	24.500	8.300
Lungekræft	14.200	11.200
Selv mord	15.100	5.300
Trafikulykker	13.200	3.900
Hjemme- og fritidsulykker	11.400	3.400
Brystkræft		13.100
Levercirrhose (skrumpelever)	8.500	3.700
Bronkitis	4.700	6.200

¹ Hjertesygdom på grund af nedsat blod-/iltforsyning til hjertemuskulaturen

Kilde: Regeringens folkesundhedsprogram 1999-2008

Figur 2. Tabte leveår i Danmark 1996

Denne overordnede vision har Færdselssikkerhedskommissionens fulde opbakning.

Trafiksikkerhed er ét af fem hovedtemaer i Regeringens Folkesundhedsprogram. Ulykker i trafikken er en af de faktorer, der for alvor medvirker til en afkortning af danskernes middellevetid. Det skyldes, at trafikulykker ofte rammer børn og unge.

Trafikulykker er den fjerdehyppigste årsag til tab af leveår i Danmark. En forbedret trafiksikkerhed og en markant reduktion i antallet af trafikulykker med dødelig udgang er således et vigtigt indsatsområde for at øge danskernes middellevetid.

I forhold til de lande, vi normalt sammenligner os med, har Danmark markant flere trafikdræbte, og vi mister flere leveår som følge af trafikulykker. I Danmark dræbes mere end 9 indbyggere i trafikken pr. 100.000 indbyggere, mens der i Sverige, Norge og England dræbes 6 til 7 indbyggere pr. 100.000 indbyggere.

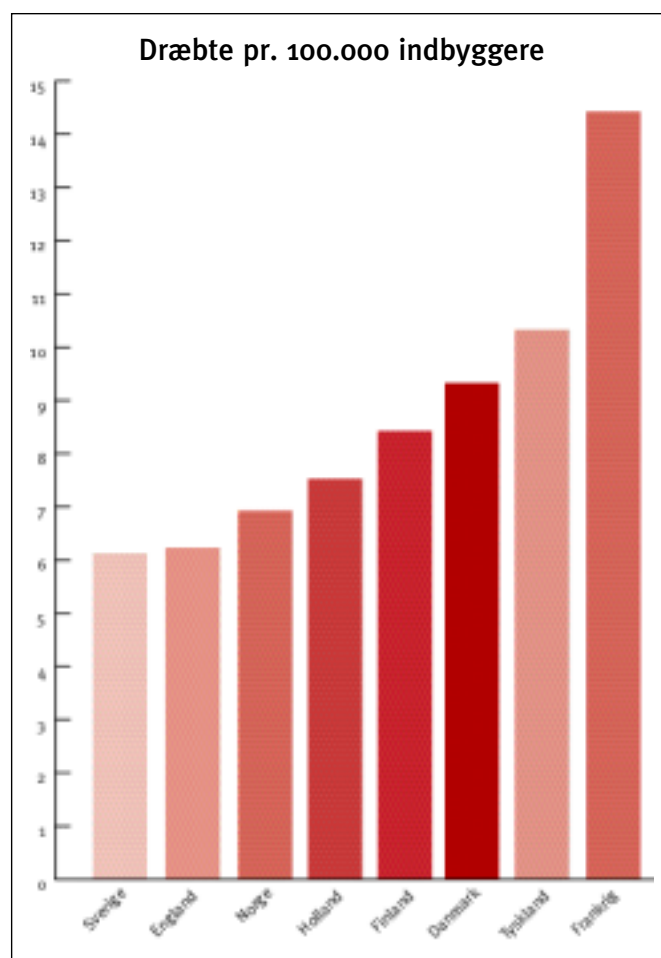
Den ønskede reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne på mindst 40 procent i løbet af de næste 12 år skal derfor ses i sammenhæng med udviklingen i antallet af trafikdræbte i de lande, vi normalt sammenlig-

ner os med. Hvad der er muligt i Sverige, Norge og England bør også kunne lade sig gøre i Danmark. Selv i Holland, hvor befolkningstætheden er større, og hvor pladsen derfor er mindre, kan det lade sig gøre at indrette trafikken, så væsentligt færre bliver dræbt.

Trafikarbejdet i Danmark er i disse år stigende. I 1998 er biltrafikken således steget med 2,5 procent. I perioden fra 1980 til 1998 er det samlede trafikarbejde steget med 80 procent. En stigende biltrafik betyder alt andet lige risiko for flere trafikulykker.

At stigningen i biltrafikken faktisk har fundet sted samtidig med et fald i antallet af trafikdræbte og personskadeulykker kan derfor i væsentligt omfang tilskrives det arbejde, der i samme periode er blevet udført for at forbedre trafiksikkerheden ved udformning og nyanlæg af veje, bilernes forbedrede sikkerhed, påvirkning af trafikantadfærd, kontrolforanstaltninger osv.

Samtidig har det betydning, at den største stigning i trafikken er sket på det overordnede vejnet. Dette vejnet omfatter de sikreste veje – motorvejene blandt andet – og vi ved fra uheldsstatistikken, at når en meget tæt trafikret vej tilføres mere trafik, så stiger ulykkestallet ikke i nær samme grad.



Figur 3. Antal trafikdrab pr. indbygger i forskellige lande



Sådan opfyldes visionen

Trafiksikkerhed bliver en stadig mere kompleks opgave. Der kommer stadig flere forskningsresultater om nye tiltag, og blandt de kendte løsninger er løsningerne med den mest markante effekt så at sige "brugt op"

Det traditionelle sort-plet arbejde har for eksempel en hel anden karakter i dag, end da Færdselssikkerhedskommissionen udgav sin sidste handlingsplan i 1988. Det overordnede vejnet er systematisk gennemgået for de værste sorte pletter, og det samme gælder for mange af de større kommuneveje. Sorte pletter har i dag typisk et mere sammensat ulykkesmønster, og selvom nytteværdien stadig er stor, ses der ikke de samme effekter som for 10 til 15 år siden.

Den større kompleksitet ses desuden af, at antallet af initiativer, som anbefales af Færdselssikkerhedskommissionen i dag, er ca. dobbelt så stort som i 1988.

Det betyder ikke, at løsninger skal gennemføres som enkeltstående projekter. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at aktørerne i trafiksikkerhedsarbejdet søger sammen og udformer helhedsløsninger, hvor de enkelte projekter og aktiviteter understøtter hinanden.

Der bør for eksempel skabes sammenhæng mellem vej-udformning, information til trafikanter og politimæssig indsats.

62 initiativer for at forbedre trafiksikkerheden

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår i alt 62 initiativer for at nå målet. Det er kommissionens opfattelse, at alle 62 initiativer kan medvirke til den ønskede reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Kommissionen er samtidig opmærksom på, at spørgsmålet om de enkelte foranstaltningers gennemførelse må anskues i en bredere politisk og samfundsøkonomisk sammenhæng. En del af initiativerne forudsætter således en betydelig forøgelse af det nuværende bevillingsniveau.

Med udgangspunkt i den eksisterende viden om trafiksikkerhed vil gennemførelsen af den samlede pakke med de 62 tiltag i løbet af de næste 12 år betyde, at Færdselssikkerhedskommissionens mål vil kunne nås, og antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne vil blive reduceret med mindst 40 procent.

Samfundsøkonomiske omkostninger

Beregningen af de økonomiske konsekvenser af Færdselssikkerhedskommissionens nye mål kan foretages på flere forskellige måder. De samfundsøkonomiske omkost-

ninger er den metode, der hyppigst anvendes, når der er tale om store offentlige investeringer. Ved investeringer i trafiksikkerhed beregnes den værdi, som samfundet sparer ved at undgå trafikulykker.

Vejdirektoratet har opgjort de samfundsøkonomiske omkostninger til 11,3 mia. kroner - excl. velfærdstabet. Pr. politiregistreret personskade er omkostningerne:

• personrelaterede omkostninger (behandling, pleje, mv.)	493.000 kr.
• materielskadeomkostninger	594.000 kr.
• i alt (excl. velfærdstab)	1.087.000 kr.

Antallet af personskader og dræbte i trafikken er ved planens start 9.674 (1998). Med en forventet vækst i trafikken på 1,6% om året, forventes dette tal at blive forøget til ca. 11.000 i 2012, hvis der ikke foretages forebyggende trafiksikkerhedsarbejde. Gennemføres samtlige tiltag, som Færdselssikkerhedskommissionen har foreslået, vil antallet af dræbte og skadede falde til 5.800.

I den samlede 12-årsperiode fra 2001 til 2012 vil gennemførelse af Færdselssikkerhedskommissionens samlede plan medføre et fald på ca. 31.000 personskader. Det betyder en besparelse på 34 mia. kr. til behandling, pleje og materielskade. Hertil kommer en yderligere besparelse på 11 mia. kr. i velfærdstab. Den samlede besparelse bliver dermed 45 mia. kr.

Investeringer og drift af de foreslåede initiativer udgør i hele perioden ca. 12 mia. kr.

Offentlige udgifter som følge af trafikulykker

En anden måde at se de økonomiske konsekvenser for handlingsplanen er at se isoleret på udgifter og indtægter for kommuner, amter og staten. Vejdirektoratet har beregnet, at de offentlige kasser årligt udbetaler 2,14 mia. kr. som følge af trafikulykker. Udbetalingerne fordeler sig således:

Kommuner	846 mio. kr.
Amter	962 mio. kr.
Stat	330 mio. kr.
<hr/>	
I alt:	2.140 mio. kr.

Hver personskade koster de offentlige kasser ca. 250.000 kr. (1999-priser). Heraf betaler:

Kommuner	100.000 kr. (40 %)
Amter	112.000 kr. (45 %)
Stat	38.000 kr. (15 %)

Ialt: 250.000 kr.

Summen af besparelser for de offentlige kasser for hele perioden bliver ialt 7,8 mia. kr. Besparelsen er fordelt på følgende måde:

Kommuner	3,1 mia. kr.
Amter	3,5 mia. kr.
Stat	1,2 mia. kr.

Ialt: 7,8 mia. kr.

Foruden den sorg og smerte, der følger med hver eneste trafikulykke, er der derfor for alle parter et økonomisk incitament til at intensivere arbejdet med trafiksikkerhed.

Bred vifte af tiltag

I trafiksikkerhedsarbejdet skal der benyttes en bred vifte af tiltag, herunder oplysning, kampagner, vejtekniske forbedringer, forbedringer af love og regler på området, kontrolforanstaltninger samt forskning, der kan øge videngrundlaget.

Færdselssikkerhedskommissionen understreger behovet for et bedre samarbejde og tættere koordinering af de forskellige tiltag som en nødvendig forudsætning for, at vi i årene fremover kan opleve et fald i antallet af ulykker med alvorligt tilskadekomne og døde.

For at arbejde hen imod opfyldelsen af visionen *Hver ulykke er én for meget* kræves et stærkt samspil mellem trafikanterne og de mange aktører i trafiksikkerhedsarbejdet.

Forudsætningerne for at nå målet er, at:

- Trafikanterne skal ændre adfærd
- Indsats over for særlig udsatte trafikantgrupper intensiveres
- Virksomhederne aktivt arbejder for at øge trafiksikkerheden
- Trafiksikkerhed tænkes ind i den fysiske planlægning
- Køretøjers sikkerhedsudstyr forbedres
- Lokal trafiksikkerhed prioriteres i amter og kommuner
- De statslige aktiviteter for trafiksikkerhed skal styrkes

Trafikanterne skal ændre adfærd

Langt hovedparten af trafikulykkerne kan forbindes med den enkelte trafikants adfærd. For eksempel for høj fart, spirituskørsel, uopmærksomhed, manglende overholdelse

af vigepligt eller rødkørsel. Erfaringer fra danske og internationale ulykkesanalyser viser, at ulykkesfaktorerne i overvejende grad kan henføres til den enkelte trafikants adfærd, herunder manglende forståelse for, at andre trafikanter kan foretage uventede og ulovlige manøvrer. De undersøgte ulykker kunne enten helt have været undgået eller konsekvenserne være mindre alvorlige.

Hvor afgørende den enkelte bilist adfærd er illustreres af følgende eksempel: Hvis alle danske bilister fulgte tre "gyldne" regler for trafikantadfærd, ville vi med et slag opnå en reduktion i antal trafikdræbte på mindst 40 procent - svarende til Færdselssikkerhedskommissionens mål for år 2012.

"Gyldne" regler for bilisters adfærd i trafikken

- Overhold hastighedsgrænserne
- Brug altid sikkerhedssele
- Kør aldrig spirituskørsel

Figur 4. Gyldne regler for bilisters adfærd

Det er ikke nogen let opgave at få folk til at ændre adfærd, vaner, rutiner og holdninger, men det kan lade sig gøre gennem en bred vifte af tiltag omfattende information, kampagner, lovgivning, kontrol og vejtekniske løsninger.

På et område er det påvist, at det er muligt at ændre trafikant holdninger og trafikantadfærd til gavn for trafiksikkerheden. Således er det i dag ikke socialt acceptabelt at køre spritkørsel – holdningen til det at blande alkohol og bilkørsel er blevet ændret i løbet af de seneste ti til tyve år. Det har givet resultater i form af et markant fald i antallet af spritulykker med mere end 40 procent i løbet af ti år fra 1988 til 1998.

Det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde skal baseres på de gode erfaringer fra spritkampagnerne. Den omfattende, landsdækkende informations- og kampagneindsats har stimuleret til direkte dialog med trafikanter i målgruppen og er kombineret med en effektiv og ligeledes landsdækkende politikontrol. Det har vist sig at være en fremgangsmåde med stor gennemslagskraft.

For at komme i kontakt med trafikanter, der har en risiko-baseret adfærd i trafikken, er det nødvendigt med et langsigtet informations- og kampagnearbejde. Det forudsættes, at der foreligger systematiske og periodevise målinger af trafikanternes adfærd i forhold til for eksempel selebrug, brug af håndholdt mobiltelefon under kørsel, brug af cykelhjelme, overholdelse af hastighedsgrænserne samt undersøgelser af trafikanternes holdninger hertil.



Færdselssikkerhedskommissionen peger på det afgørende i, at det lykkes at ændre risikobetonet adfærd i trafikken. Det kan blandt andet ske gennem nye måder at inddrage og komme i dialog med trafikanterne – eller kombinationer af kendte meto-

der. Færdselssikkerhedskommissionen peger især på følgende tre områder, hvor der er behov for, at den enkelte bilist udviser ansvarlighed og ændrer adfærd: Kørsel med for høje hastigheder, spirituskørsel og kørsel uden sele.

Færdselssikkerhedskommissionen peger på, at budskaberne om den enkelte trafikants ansvar og mulighed for gennem egen adfærd at medvirke til at skabe en bedre trafiksikkerhed skal formidles gennem de mest effektive medier. Således bør de elektroniske medier som TV og internet i stigende grad inddrages i oplysningsarbejdet. Færdselssikkerhedskommissionen foreslår derfor, at der i den kommende periode afsættes flere ressourcer til at udarbejde en særlig indsats rettet mod de elektroniske medier med budskaber om vigtigheden af den enkelte trafikants adfærd.

Endelig vil Færdselssikkerhedskommissionen opfordre til, at trafikantorganisationer og andre private organisationer påtager sig en betydelig rolle i forhold til påvirkning af den enkelte trafikants adfærd og ansvar for at undgå trafikulykker.

kontrol anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen, at det overvejes, om de bøder, der kommer ind via den automatiske hastighedskontrol, kan medvirke til finansiering af lokale initiativer for trafiksikkerhed. Den konkrete udformning af en sådan ordning bør drøftes med relevante lokale aktører som kommuner, amter og politien inden en endelig beslutning træffes.

Ulykkesrisiko ved for høj fart og ved spritkørsel

Det har stor betydning, at trafikanterne kender og reagerer på den forøgede risiko ved for høj hastighed. En australsk undersøgelse foretaget af forskere ved University of Adelaide påviser, at risikoen for at blive involveret i en trafikulykke er lige stor i følgende situationer:

1. Hastigheden er 20 km/t højere end den tilladte hastighed på 60 km/t
2. Der køres med en promille på 2,1

I begge tilfælde øges risikoen for personskader ca. 30 gange.

Hastighed

Sammenhængen mellem hastigheder og ulykker er særdeles veldokumenteret. Øget hastighed betyder, at ulykkesrisikoen vokser – og hvis ulykken sker, kommer der flere og mere alvorlige personskader.

Et fald i gennemsnitshastighederne på 5 procent vil typisk medføre et fald i antallet af alvorlige personskader på mellem 10 og 15 procent. Antallet af dræbte bliver reduceret med over 20 procent.

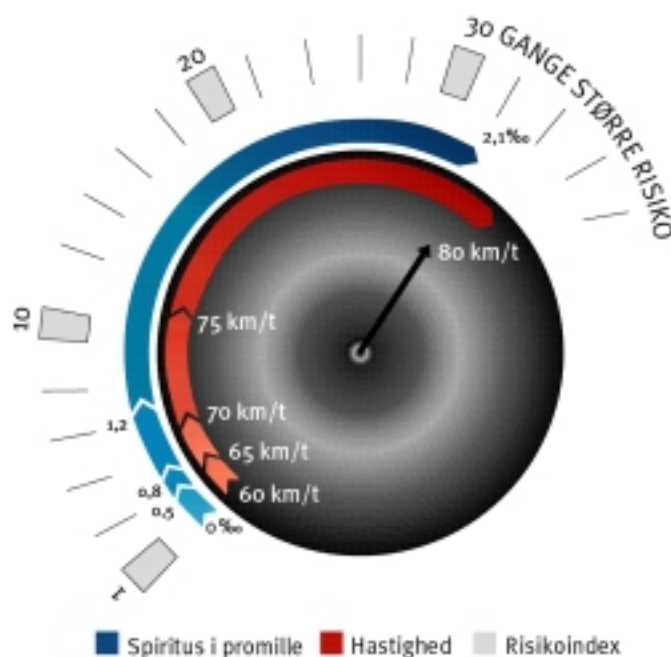
I bytrafikken svarer de 5 procent for eksempel til et fald i gennemsnitshastighederne fra 51,5 km/t til 49 km/t.

En øget indsats for at reducere hastighederne fra politiets og vejmyndighedernes side har derfor stor betydning.



Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at der afsættes de nødvendige midler til at etablere et landsdækkende system med automatisk hastighedskontrol, hvis erfaringerne fra det igangværende forsøg falder positivt ud. Særlig på strækninger eller i områder, hvor der sker mange trafikulykker, vil det have en gavnlig effekt på trafiksikkerheden, hvis den automatiske hastighedskontrol gøres landsdækkende.

For at øge den folkelige forståelse for en landsdækkende automatisk hastigheds-



Figur 5. Sammenhæng mellem hastighed og sprit. Risikoen er sat til 1 ved en promille på 0 og en gennemsnitshastighed på 60 km/t (svarende til fartgrænsen på 60 km/t i Adelaide, Australien)

Spirituskørsel

Udviklingen i antallet af ulykker med spirituspåvirkede førere har været særdeles positiv i den sidste 10 års periode. Faldet i antallet af ulykker med spiritus har været væsentlig større end det gennemsnitlige fald for alle ulykkestyper.

På trods af dette fald er der imidlertid stadig spiritus indblandet i hver fjerde dødsulykke i trafikken. Ulykkesstatistikken for de seneste år viser, at det ellers markante fald i antallet af ulykker med spirituspåvirkede unge, mandlige bilister nu er afløst af en stagnation eller svag stigning.

Der er derfor stadig brug for en stærk indsats for at forhindre spirituskørsel.



Færdselssikkerhedskommissionen foreslår en skærpet politiindsats over for spirituspåvirkede førere.

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer alle amter til at gennemføre årlige såkaldte "Sig-fra" – kampagner således, at der bliver en synlig og landsdækkende indsats mod unges spirituskørsel.

Endelig finder kommissionen, at der er behov for en særlig indsats over for bilister, der tages gentagne gange for spirituskørsel. I dette arbejde anbefaler kommissionen blandt andet, at der gennemføres forsøg med startspærre i bilerne, som styres af en alkoholtest.

Selebrug

Vi har i dag en omfattende viden om, at selen redder liv. Det er beregnet, at hvis alle bilister i 1993 og 1994 havde anvendt sele, ville vi have sparet over 100 trafikdræbte.

Forældre er heller ikke gode til at sikre deres børn. Politiet noterede i 1999 ved en kampagne i forbindelse med skolestart 522 mødre eller fædre for ikke at have sikret deres børn med sele.



Færdselssikkerhedskommissionen finder, at der er behov for at få et landsdækkende overblik over antallet af bilister, der ikke anvender sele. Resultatet af disse tællinger skal blandt andet benyttes som grundlag for målrettede kampagne- og informations-tiltag samt kontrolforanstaltninger for at øge selebrugen.

Som et første skridt i retning af en mere langsigtet strategi for ændring af trafikant-

adfærd opfordrer Færdselssikkerhedskommissionen til, at der som et forsøgsprojekt afsættes midler til en landsdækkende, pågående, massiv og intensiv kampagne kombineret med øget kontrol for at øge selebrug. Målet skal være at få andelen af selebrugere til at stige markant.

Desuden vil Færdselssikkerhedskommissionen foreslå en kraftig forhøjelse af bøde-niveauet for at køre uden sele.

Endelig finder Færdselssikkerhedskommissionen, at det bør overvejes, hvorvidt visse erhvervsgruppers undtagelse for at anvende selen under kørsel fortsat er relevant. (for eksempel hyrevognschaufførers erhvervsmæssige kørsel med passagerer).

Intensiveret indsats for særligt udsatte trafikantgrupper

På baggrund af ulykestallene har Færdselssikkerhedskommissionen udpeget en række risikogrupper i trafikken. Indsatsen over for disse grupper bør i løbet af den næste periode forstærkes og forbedres.

Børn i trafikken

Trafikulykker er en af de hyppigste ulykkesårsager blandt børn og unge. I 1998 blev 40 børn og unge under 18 år dræbt i trafikken.

Børns trafiksikkerhed skal ses som et hele, hvor forældre, skole, institutioner og børnene selv skal engageres og deltage.

Forældrene har ansvaret for børnenes trafikopklæring og har desuden som trafikanter et ansvar for såvel egne som andres børn.

Skoler og institutioner – herunder de forældrevalgte bestyrelser – kan medvirke til trafikopklæring af børnene i samarbejde med forældrene. Et samarbejde som også kan omfatte skoleveje, transportvalg, brug af sikkerhedsudstyr og trafikmoral. Rådet for Større Færdselssikkerheds skolemateriale og materiale fra Børnenes Trafikklub kan bruges til dette.



Færdselssikkerhedskommissionen foreslår, at erfaringerne fra Rådet for Større Færdselssikkerheds Trafiksikkerhedsvejlederprojekt bruges til at udbrede ideen om trafiksikkerhedsaktiviteter som en del af daginstitutionernes almindelige hverdag.

På pædagog- og lærerseminarer bør trafik-sikkerhed indgå i undervisningsplanerne,

så de voksne, der senere skal beskæftige sig med børn, også er opmærksomme på at tage trafikikkerhed op som emne i undervisning og aktiviteter.

Endelig bør det overvejes, hvilke initiativer, der kan medvirke til at få flere forældre til at gå eller cykle med deres børn til daginstitution/skole for at træne i trafikken med deres børn.

Ulykker med unge bilister

Unge mænd mellem 18-24 år er voldsomt overrepræsenterede i ulykkesstatistikken. Risikoen for at blive involveret i en trafikulykke er ca. 2,5 gange så stor i denne aldersgruppe som blandt alle øvrige mandlige bilister. Mange unge mænd udsætter sig selv og andre for en uforholdsmæssig stor risiko, fordi de ikke er fortrolige med bilen og egne kørefærdigheder i perioden umiddelbart efter, at de har erhvervet kørekort.

Færdselsstyrelsen har pr. 1. juli 1999 indført et obligatorisk antal køretimer. Formålet er at sikre, at alle køreelever har et mindste antal kilometer ”på bagen”, inden de udstyres med kørekort.

Erfaringer fra blandt andet Vejle Amt viser, at det er muligt at få større opmærksomhed om en risikobevist adfærd i trafikken over for de unge bilister.

Det ku' ha' været en barnevogn...

Under denne overskrift gennemførte forebyggelsesudvalget i Vejle Amt i 1997 et projekt for unge kørekortindehavere. Projektets formål var gennem øvelser at give de unge ”aha-oplevelser” ved kørsel med motorvejshastighed, og derigennem give de unge en fornemmelse af, at den højere hastighed betyder mindre kontrol og herredømme over bilen.

Projektet skulle skabe ansvarlighed hos de unge trafikanter, så de blev opmærksomme på risikoen for at skade andre trafikanter. Øvelserne fandt sted på en lukket øvelsesbane på Flyvestation Vandel. Øvelserne blev fulgt op af undervisning og foredrag af indbudte gæster – herunder redningspersonale, politi, køreprøvesagkyndige, trafikinformatører osv.

Kilde: Vejle Amt - Forebyggelsesudvalget

Figur 6. Forsøg for unge bilister i Vejle Amt

For at udvikle oplysnings- og undervisningsindsatsen bør erfaringer fra Rådet for Større Færdselssikkerheds ungdomsprojekt samt informationsmateriale om indholdet af køreundervisningen udarbejdet af Rådet for Større Færdselssikkerhed og Færdselsstyrelsen benyttes.



Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at oplysnings- og undervisningsindsatsen i risikobevist kørsel målrettes overfor de unge mænd.

Færdselssikkerhedskommissionen peger på behovet for at undersøge muligheden for at etablere egentlige efteruddannelsesforløb for de nye, unge bilister i risikobevist kørsel.

Herudover bør det overvejes, om der er behov for at gennemføre andre initiativer, der kan bidrage til at højne kvaliteten i køreundervisningen – herunder reglerne for kørelærernes uddannelse, godkendelse og virke.

Færdselssikkerhedskommissionen vil foreslå, at det undersøges, hvorvidt en form for klippekort til kørekortet kan være med til at forbedre trafikikkerheden generelt – og særligt de unge bilisters ulykkesrisiko. Idéen er, at mindre færdselslovsovertrædelser registreres i form af et klip på kørekortet og udløser frakendelse af kørekortet i en periode, når et vist antal klip nås. Det anbefales, at dette forslag indgår i en arbejdsgruppe under Færdselsstyrelsen, der skal kigge på muligheden for efteruddannelse af bilister.

Ulykker med ældre

Et af de store spørgsmål for trafikikkerheden i fremtiden vil givet være, hvordan vi forbereder os på et samfund med mange flere ældre i trafikken. Det gælder især ældre bilister, hvor langt hovedparten ikke udgør en fare i trafikken, men hvor vi stadig har problemer med at få udskilt den lille gruppe af ældre bilister, der på grund af blandt andet begyndende demens kan udgøre en fare i trafikken. En arbejdsgruppe nedsat på anbefaling af Færdselssikkerhedskommissionen forventes at komme med bud på, hvordan en revision af den obligatoriske lægeundersøgelse ved det fyldte 70. år i forbindelse med kørekortfornyelse kan udformes.

Der vil givet også være langt flere ældre blandt de lette trafikanter. Der bør udarbejdes en særlig kampagne målrettet mod ældre cyklister med henblik på at informere om særlige risikoforhold for denne trafikantgruppe.



Færdselssikkerhedskommissionen finder, at trafiksystemet bør forberedes til en situation med langt flere ældre i trafikken. I forhold til de ældre fodgængere kan der peges på muligheden for at indrette trafiksystemerne, så de i højere grad tager hensyn til de ældres nedsatte mobilitet.

Foranstaltninger som midterheller, længere grøntider for fodgængere osv. kan være gavnlige støttepunkter for de ældre fodgængere.

Der bør desuden etableres målrettet efteruddannelse og informationsindsats overfor ældre bilister samt overveje behovet for ændrede regler for kørekortfornyelsen.

Den organiserede transport

En meget stor del af trafikken på vejene er organiseret transport, dvs. transport, der er omfattet af aftaler mellem arbejdsgivere og medarbejdere eller virksomheder og entreprenører. Ved en målrettet indsats over for den organiserede transport er der således gode muligheder for at forbedre trafikikkerheden. Færdselssikkerhedskommissionen vil derfor pege på virksomhedernes særlige ansvar for at medvirke til en forbedret trafikikkerhed.

Virksomhedsplan for trafikikkerhed

Vejdirektoratet har ca. 530 medarbejdere og råder over ca. 130 køretøjer. Hertil kommer tjenstlig kørsel i privatbiler samt leverandørernes kørsel for Vejdirektoratet.

Målsætningen med virksomhedsplanen er at planlægge og tilrettelægge Vejdirektoratets aktiviteter på en sådan måde, at medarbejderne og de ansatte hos leverandørerne ikke udsættes for risiko for personskade – og således at udgifterne til skaderne bliver mindst mulige.

Trafikikkerhedspolitikken over for medarbejderne opdeles i information og uddannelse, samtalegrupper, sikre køretøjer og sikkerhedsudstyr, sikre cykelruter, ulykkesinstruktion og førstehjælpskursus, central registrering af køretøjer og ulykker samt personale-mæssige konsekvenser, herunder sanktioner over for medarbejdere, der i tjenesten laver grove overtrædelser af færdselsloven eller Vejdirektoratets trafikpolitik.

Informations- og uddannelsespolitikken tager udgangspunkt i følgende hovedbudskaber:

- Bring kilometertallet ned
- Overhold hastighedsgrænserne
- Brug sele i bil – og hjelm hvis du cykler
- Kontroller at køretøjet er sikkerhedsmæssigt i orden
- Vær oplagt til sikker kørsel
- Vis hensyn til dine medtrafikanter

Kilde: Vejdirektoratet

Figur 7. Eksempel på virksomhedsplan

Virksomhedernes syn på trafikikkerhed

81 procent af de store transportkøbere vurderer, at de selv bør have en interesse i, at transporten sker trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Kun 6 procent af disse transportkøbere har specielle sikkerhedsaftaler med egne leverandører.

Kilde: Undersøgelse foretaget af Rådet for Større Færdselssikkerhed

Figur 8. Virksomheders syn på trafikikkerhed

Den enkelte trafikants ansvar har gode muligheder for at blive sat til debat, når der udarbejdes virksomhedsplaner for trafikikkerhed i offentlige og private virksomheder. Det gør en forskel, når det er virksomheden, der arbejder med trafikikkerhed over for medarbejdere og leverandører – frem for de mere traditionelle offentlige kampagner. Trafikkerhed kan blive en del af virksomhedens kultur og image, og det kan bidrage væsentligt i den samlede indsats.

Tunge køretøjer udgør et særligt problem i forhold til trafikikkerhed. I samarbejde med Færdselsstyrelsen har Rådet for Større Færdselssikkerhed gennemført kampagnen *”Sikkerhed Gennem Samtale”* rettet mod transportvirksomheder med tunge køretøjer. Erfaringerne herfra peger på behovet for et systematisk sikkerhedsarbejde i virksomhederne.

- Tunge køretøjer er involveret i ca. 25 procent af alle trafikdrab på vejene
- Mere end 20 procent af alle arbejdsulykker med dødelig udgang sker i trafikken

Trafikministeriet gennemfører i samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed et udviklingssamarbejde med en række større offentlige og private virksomheder, Vejdirektoratet, PostDanmark, Banestyrelsen, DSB-Gods og TeleDanmark, hvor målet er at få udarbejdet virksomhedsplaner for trafikikkerhed. Desuden gennemfører Rådet for Større Færdselssikkerhed med midler fra Trafikpuljen et forsøgsprojekt i samarbejde med virksomhederne Renovadan og MD-Foods for at undersøge, hvorledes der kan udvikles ledelsesredskaber til et systematisk arbejde med trafikikkerhed i virksomhederne. Endelig er flere amter og kommuner gået i gang med at udarbejde trafikikkerhedsplaner for den (amts)kommunale transport.



Der findes et stort potentiale for ulykkesforebyggelse i de aftaler, der kan indgås mellem private og offentlige virksomheder, medarbejdere og leverandører af transportydelser. Kommissionen opfordrer derfor til forstærket forsøgsvirksomhed og resultatformidling på dette felt.

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer såvel private som offentlige virksomheder til at udarbejde trafiksikkerhedsplaner og etablere et systematisk sikkerhedsarbejde i virksomhederne. Derudover bør virksomheder, der køber transport, stille konkrete krav til trafiksikkerheden hos leverandøren. Offentlige virksomheder bør gå i spidsen og stille krav om trafiksikker transport hos leverandørerne.

Der kan i dette arbejde blandt andet gøres brug af Rådet for Større Færdselssikkerheds tilbud om konsulentbistand på baggrund af erfaringerne med et pilotprojekt om trafiksikkerhed i virksomhederne.

En udvikling med en stadig tættere kontakt og samarbejde mellem transportører og transportkøbere vil kunne fremme mere effektive og sikre transportløsninger.

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer derfor til, at der udformes vejledende materiale om, hvordan virksomheder, der køber transport kan stille krav til deres leverandører. Materialet bør udarbejdes i samarbejde mellem relevante parter for eksempel Dansk Transport og Logistik, Færdselsstyrelsen, Vejdirektoratet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, repræsentanter fra amter og kommuner mv. Det vejledende materiale bør udformes, så det kan bruges af såvel offentlige som private virksomheder.

Færdselssikkerhedskommissionen vil desuden opfordre offentlige myndigheder, institutioner og styrelser til at gå forrest og stille krav til deres leverandører af transport om trafiksikker kørsel. En øget efterspørgsel efter trafiksikker transport vil kunne medvirke til, at adfærden i hele transportbranchen ændres til gavn for trafiksikkerheden.

Trafiksikkerhed skal tænkes ind i den fysiske planlægning

Trafiksikkerhed bør tænkes ind i alle former for fysisk planlægning – det være sig placering og planlægning af skoledistrikter, lokalisering af transporttunge virksomheder, indretning af nye boligområder, infrastruktur mellem byerne osv.

Hvad der for skoleforvaltningen i forhold til skoledistrikter ser ud til at være en ideel løsning, kan vise sig at give den tekniske forvaltning problemer, hvis skoledistrikterne gennemskæres af stærkt trafikerede veje. Stiforbindelser, veje med lav hastighed og lidt trafik på vejen mellem skole og hjemmet, pasningsordningen eller fritidsaktivi-

teterne spiller en væsentlig rolle for de fleste børnefamilier.

Trafiksikkerhed bør indgå som en naturlig del af forprojektningen af alle fremtidige nyanlæg i såvel stat, amt som kommune. Som et element i den samlede planlægning og i sammenhæng med arbejdet for at sikre bedre trafiksikkerhed lokalt kan der peges på de lokale muligheder for at påvirke trafikanternes adfærd i forbindelse med valg af transportmiddel, så den samlede planlægning tilrettelægges på en måde, hvor det bliver lettere at bosætte sig i nærheden af arbejdspladser. Placering af institutioner, skoler, fritidstilbud mv. bør tage højde for, at så mange som muligt kan færdes hertil uden brug af bil.

En integration af trafiksikkerhed i projekterings- og anlægsfasen kan blandt andet ske ved, at vejreglerne udarbejdes, så trafiksikkerhed er tænkt ind i designet, samt ved at udbrede kendskabet til og anvendelsen af vejreglerne.

Der skal også arbejdes målrettet med trafiksikkerhed gennem kvalitetssikring af nye vejprojekter. For en forholdsvis lille merudgift, er det muligt at opnå store sikkerhedsgevinster, hvis større anlægs- og driftsarbejder underkastes en sikkerhedsmæssig vurdering – en såkaldt trafiksikkerhedsrevision - inden de iværksættes. Vejdirektoratet har beregnet, at ekstraudgiften til at gennemføre en trafiksikkerhedsrevision inklusiv omprojektering i gennemsnit svarer til 1 procent af de samlede anlægsudgifter i forbindelse med for eksempel nyanlæg.

Trafiksikkerhedsrevision

Trafiksikkerhedsrevision er en systematisk og uafhængig trafiksikkerhedsvurdering af vejprojekter. Formålet er at gøre nye og ombyggede veje så trafiksikre som muligt – inden anlægsarbejdet går i gang, og inden ulykkerne sker.

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer til, at stat, amt og kommuner ved alle nyanlæg eller ombygninger af eksisterende vejnet indarbejder trafiksikkerhedsrevision som fast rutine i planlægningen og projekteringen – og sikrer plads i projektbudgetterne til at indarbejde nødvendige trafiksikkerhedsmæssigt begrundede hensyn.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår, at trafiksikkerhedshensyn og muligheden for et hensigtsmæssigt transportmiddelvalg ofres mere plads i lokalplaner, kommuneplaner og regionalplaner samt i sektorplanlægningen. De principper, der er udviklet i forbindelse med trafiksikkerhedsrevision af nye vejanlæg, kan videreudvikles, så de kan anvendes ved for eksempel

vurdering af lokalplaner, lokalisering af boligområder, nye erhvervsvirksomheder og skoledistriktsplaner.

Lokal trafikikkerhed prioriteres i amter og kommuner

For at opnå resultater til gavn for trafikikkerheden er det nødvendigt, at en række forskellige aktører yder en indsats hen imod realiseringen af den fælles vision *Hver ulykke er én for meget*. Både aktører, der arbejder professionelt med trafikikkerhed, og den enkelte trafikant bør engageres i arbejdet. Det er vigtigt, at hver enkelt føler en interesse i – og et ansvar for – at stræbe mod opfyldelsen af den fælles vision.

Forskellige aktører bidrager med forskellige virkemidler og forskellige indfaldsvinkler til arbejdet. Netop mangfoldigheden og arbejdet med trafikikkerheden fra en række forskellige vinkler er afgørende for, at vi samlet kan opnå et fortsat fald i antallet af trafikulykker – og i sidste ende kan nærme os visionen.

Amter og kommuner er meget væsentlige aktører i det daglige trafikikkerhedsarbejde. Amter og kommuner har ansvaret for planlægning, anlæg, drift og vedligeholdelse af hovedparten af det danske vejnet. Amterne har således ansvaret for i alt ca. 10.000 km regionalveje, mens kommunerne er ansvarlige for ca. 60.000 km veje. Til sammenligning er der 1.600 km statsveje, heraf ca. 800 km motorveje.

Selv om mindre end en tredjedel af trafikarbejdet finder sted på amtsvejene, er det næsten halvdelen af alle dræbte, der mister livet på amtsvejene.



En række initiativer foreslået i den nye målsætning kræver aktiv kommunal og amtslig deltagelse for at blive til virkelighed. Færdselssikkerhedskommissionen vil først og fremmest pege på det afgørende i, at man i kommuner og amter politisk får taget stilling til trafikikkerheden i lokalområdet gennem en lokal trafikikkerhedshandlingsplan.

Lokalt trafikikkerhedsarbejde – lokalt engagement

Knap 60 procent af alle personskader i trafikken sker på de kommunale veje, og andelen af trafikulykker på kommunevejene er voksende. Den stærke vægt, Færdselssikkerhedskommissionen finder, skal lægges på det lokale engagement i trafikikkerhed, afspejler selvfølgelig denne kendsgerning. Kommunerne og amterne er i besiddelse af noget helt afgørende for at forbedre trafikikkerheden, nemlig lokalkendskabet. Kommuner og amter ved, hvor skolevejen er farlig, hvor udsynet er for dårligt, eller bilisterne kører alt for stærkt.

Amter og kommuner har gode muligheder for at komme i direkte dialog med borgerne, og erfaringer med blandt andet udformning af lokale trafikikkerhedshandlingsplaner viser, at beboernes ansvarlighed over for at overholde for eksempel lokale begrænsninger af hastigheden er langt større, hvis de har været inddraget i arbejdet med at udarbejde lokale planer for trafikikkerhed. Beboerne har også en værdifuld viden om steder på de lokale veje, hvor der sker mindre alvorlige ulykker, der ikke kommer til politiets kendskab, eller hvor beboerne oplever, at der er utrygt at færdes.

Endelig tæller det også med, at det i altovervejende grad er amter og kommuner, der bærer den økonomiske byrde af trafikulykkerne i form af udgifter til hospitalsophold, genoptræning, sociale pensioner osv. Beregninger foretaget for Vejdirektoratet viser, at amterne står for 45 procent af udgifterne i forbindelse med trafikulykker, kommunerne for 40 procent af udgifterne, mens staten står for de sidste 15 procent.

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer til, at kommuner og amter gør en større indsats for, at borgere i lokalsamfundet motiveres til selv at gøre en indsats for at forbedre trafikikkerheden lokalt. Gennem den enkelte borgers engagement i trafikikkerhedsarbejdet kan der udvikles kvalificerede løsninger på lokale problemer med trafikikkerhed. Indsatsen kan foregå i samarbejde med – eller med hjælp fra – de lokale færdselssikkerhedsudvalg, relevante myndigheder, borgergrupper, brugerbestyrelser osv.



Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer alle kommuner, der endnu ikke har udarbejdet handlingsplaner for trafikikkerhed, til at vedtage en handlingsplan.

Handlingsplanerne forbedrer grundlaget for beslutning og prioritering, de giver øget opmærksomhed og lokal debat om trafikikkerhedsarbejdet og skaber gode rammer for beboermedvirken og –engagement. De lokale vinkler i informations- og kampagneaktiviteterne bør udvikles yderligere i de kommende år.

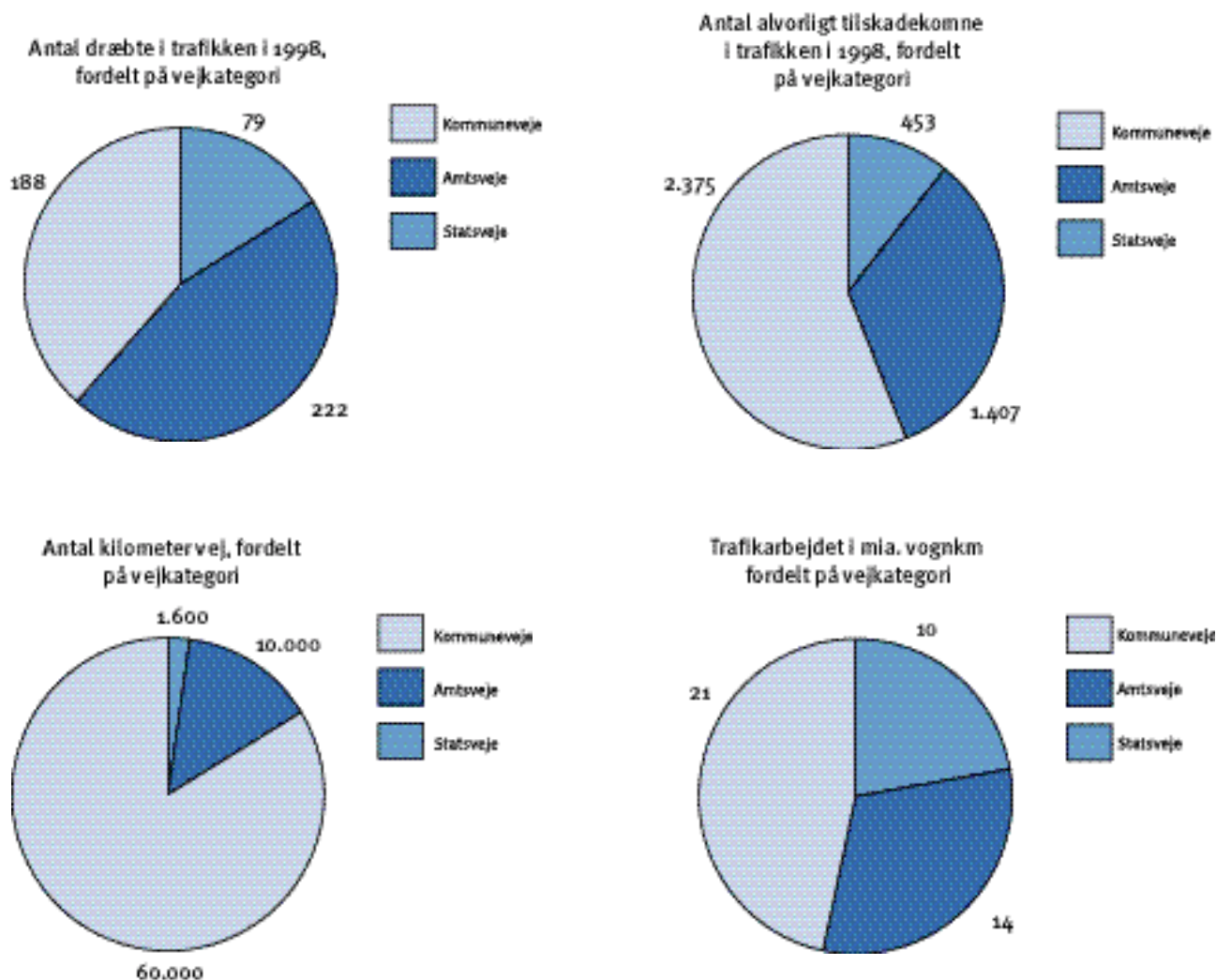
En lokal handlingsplan

- Målrætter kommunens arbejde med at reducere antallet af trafikdræbte og tilskadekomne
- Skaber grundlag for politisk beslutningstagen og prioritering af ressourcer
- Øger borgernes opmærksomhed om trafikikkerhed
- Skaber lokal debat om trafikikkerhed

Figur 10. Lokal handlingsplan

Lokale færdselssikkerhedsudvalg

Andre væsentlige aktiviteter i amtsligt og kommunalt regi er gennemførelse af informations- og kampagnevirksomhed, hvor lokalkendskabet og det lokale præg på kampag-



Kilde: Vejdirektoratet

Figur 9. Fordeling af dræbte, tilskadekomne, trafikarbejde og kilometer vej

neaktiviteterne ofte er det, der skal til for at gøre en kampagne slagkraftig og effektiv. For at få koordineret de mange lokale bestræbelser i trafiksikkerhedsarbejdet anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen, at der nedsættes lokale færdselssikkerhedsudvalg.

Mulige deltagere i færdselssikkerhedsudvalg

- Det lokale politi
- Teknisk forvaltning
- Forebyggelsesudvalg
- Færdselskontaktlærere
- Forældrevalgte bestyrelser i daginstitutioner/skoler
- Engagerede lokalpolitikere
- Markante lokalforeninger
- Lokalafdelinger af trafikantorganisationer
- Beboergrupper
- Repræsentanter for lokale kørelærere
- Repræsentanter for lokale transportvirksomheder

Figur 11. Mulige deltagere i Færdselssikkerhedsudvalg

De statslige aktiviteter for trafiksikkerhed skal styrkes

De statslige myndigheder har traditionelt spillet en vigtig rolle i trafiksikkerhedsarbejdet, og deres opgavevaretagelse spænder vidt. Statslige myndigheder varetager lovgivning og regler om veje, køretøjers indretning, færdselsregler, køreuddannelsens form og indhold, politiets færdselskontrol samt en stor del af den forsknings- og udviklingsindsats, der finder sted inden for transportområdet.

Det er en væsentlig opgave at sikre, at der foregår en koordinering af indsatsen fra de mange forskellige organisationer inden for trafiksikkerhedsområdet. Denne koordinerende rolle varetages blandt andet i Færdselssikkerhedskommissionens regi, hvor der er mulighed for gensidig udveksling mellem de mange forskellige aktører, der beskæftiger sig med trafiksikkerhedsspørgsmål. En stor opgave de kommende år vil være at konkretisere den nationale vision for trafiksikkerheden *Hver ulykke er én for meget*.



Behovet for koordination af opgaverne kommer også til udtryk, når store, landsdækkende informationskampagner skal kombineres med forøget politikontrol. Her vil statslige aktører fortsat spille en hovedrolle.

Andre store opgaver for statslige myndigheder i de kommende år vil være en forøget indsats over for hastigheds-overtrædelser. Herunder gennemførelse af automatisk hastighedskontrol som landsdækkende indsats, hvis erfaringerne med forsøgsprojektet er positive.

En række af de statslige lovgivnings- og udviklingsopgaver blandt andet inden for kørekort erhvervelse, køreundervisning, tunge køretøjer mv. ligger i Færdselsstyrelsen, som derved bliver en væsentlig statslig aktør i forhold til uddannelse og efteruddannelse af såvel almindelige som professionelle kørekortindehavere. Desuden varetager styrelsen det overordnede ansvar for at udforme og kontrollere regler om køretøjers indretning.

Ved lovgivning i medfør af vejaftalen blev en stor del af det statslige vejnet pr. 1. januar 1998 overdraget til amter og kommuner. Staten varetager således i dag 2 procent af det samlede vejnet – hovedsagelig motorvejene – med afvikling af ca. 25 procent af biltrafikken. Vejdirektoratet har med vejaftalen et ansvar for, at de nyeste landvindinger på trafiksikkerhedsområdet finder anvendelse på det

statslige vejnet, ligesom der ligger en forpligtelse til at rådgive og inspirere de kommunale og amtslige vejbestyrrelser i trafiksikkerhed.

Det er ligeledes de statslige myndigheders ansvar, at forsknings- og udviklingsindsatsen forøges, så vor viden om, hvordan vi mest effektivt kan forbedre trafiksikkerheden, hele tiden udbygges og formidles.

Endelig indgår statslige myndigheder i mange forskellige internationale samarbejdsfora, hvor der er mulighed for både erfaringsudveksling, inspiration og eventuelt fælles initiativer. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at vi i den kommende periode bliver bedre til at trække på gode internationale erfaringer til gavn for trafiksikkerheden.

Køretøjers indretning og sikkerhedsudstyr

Udviklingen indenfor elektroniske kommunikationssystemer i trafikken går stærkt, og anvendt rigtigt kan telematik være med til at gøre trafikken mere sikker, effektiv og miljøvenlig.

I mange tilfælde vil disse tekniske løsninger dog også kunne udgøre et problem for trafiksikkerheden ved at tage bilistens opmærksomhed fra det primære – nemlig trafikken.



Eksempler på telematløsninger kan være:

- Tekniske løsninger, der kan sikre øget selebrug – for eksempel advarselsslamper, hvis selen ikke er spændt, når bilen startes eller automatiske seler
- Elektronisk information eller tilpasning af køretøjets hastighed afhængig af vejtypen og vejens beskaffenhed
- Elektronisk kollisionsdetektor, der registrerer afstanden til forankørende biler og tilpasser hastigheden herefter
- Elektronisk alkoholtest ved start af bilen, der kan aktivere startspærre, hvis førerens promille er for høj
- Træthedsdetektor, der skal sikre, at føreren ikke falder i søvn under kørsel
- Crash recorders¹, der kan lagre en mængde data om omstændighederne ved bilulykker
- Elektroniske rutevejledningssystemer, der informerer om fordelagtige rutevalg, kødannelser og ulykker
- Endelig kan ”road-pricing” eventuelt være med til at påvirke udviklingen og fordelingen af trafikken på vejene til gavn for trafiksikkerheden

Der er i dag krav til beskyttelse ved frontalkollision og sidekollision for nye typer af personbiler – og fra år 2003 for alle nye personbiler. Disse krav giver personer i en sådan bil en høj grad af sikkerhed ved en ulykke, der involverer en tilsvarende bil, hvorimod kravene ikke er tilstrækkelige, hvis modparten er en lastbil, ligesom kravene heller ikke hjælper den bløde trafikant, der måtte være modpart i en ulykke.

Der er i en årrække forsket i kompatibilitet² i trafikken, og der er demonstreret mulige løsninger for eksempel i form af en energiabsorberende for kofanger på lastbiler, der medfører, at personer i en personbil kan overleve en frontalkollision med 60 km/t. Tilsvarende er udformningen af en personbil, der medfører færre skader på bløde trafikanter, hvis ulykken indtræffer, demonstreret.

Der vil givet også være elektroniske muligheder, der i skrivende stund endnu er ukendte, men som i løbet af de næste år vil byde på nye udfordringer og muligheder for trafiksikkerheden.



Færdselssikkerhedskommissionen finder, at udenlandske forsøg og erfaringer bør følges nøje, og at der bør gennemføres udviklings- og demonstrationsprojekter inden for telematikområdet i Danmark for

¹ Kendt fra fly som ”sort boks“

² Tilpasning til andre trafikanter



at afprøve fordele og ulemper, herunder hvilke løsninger der har den største effekt på trafiksikkerheden.

Danmark bør i relevante internationale fora arbejde for at omsætte de nævnte forskningsresultater indenfor kompatibilitet til egentlige krav til køretøjers indretning og udstyr.

Politiet

Politiet spiller – og bør fremover spille – en væsentlig rolle i det danske trafiksikkerhedsarbejde. Ikke mindst i forhold

til regelefterlevelsen på området og en effektiv, systematisk og landsdækkende kontrolindsats har politiet en afgørende rolle. Ved at kombinere kampagner med målrettet politikontrol og tilstrækkeligt udstyr i den enkelte politikreds er det muligt at få skabt medieopmærksomhed og fokus på særlige problemer i trafikken – som for eksempel hastighedsovertrædelser eller spritkørsel. En medieopmærksomhed, der kan medvirke til at ændre trafikantadfærd.

I det lokale trafiksikkerhedsarbejde udfører politiet et stort og vigtigt arbejde i forbindelse med undervisningen i færdselslære på skolerne. Politiet deltager i oplæring af nye skolepatruljemedlemmer og fører løbende tilsyn med skolepatruljernes arbejde.



Politiet bør fortsat medvirke til at registrere ulykkerne. Når alle politikredse i løbet af år 2000 indberetter via POL-SAS systemet, er det ønskeligt, at indberetningerne gøres mere informative, for derved at gøre ulykkesstatistikken endnu mere nuanceret og brugbar for såvel statslige som lokale myndigheder.

Sundhedsvæsenet

Sundhedsvæsenet bør fremover inddrages langt mere i opgaven med at forebygge trafikulykker. Sundhedsvæsenet kan informere om risiko ved forskellige ulykkestyper samt samle og videreformidle informationer om udviklingen i omfanget af de forskellige ulykkestyper.

Desuden bør sundhedsvæsenets registreringsarbejde i forbindelse med trafikulykker kvalitetssikres, så det kan inddrages i politiets registrering af ulykker.



Det bør derfor prioriteres at få indhøstet konkrete erfaringer med samkøring og koordinering af data fra sygehussektorens og politiets registreringer af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Endelig vil Færdselssikkerhedskommissionen opfordre til, at der i den kommende målperiode sættes ressourcer af til at gennemføre landsdækkende forsøg med en systematiseret indsamling og formidling af data fra sygehusvæsenet i forbindelse med ulykkesbekæmpelse og -forebyggelse.

foreslåede initiativer er nået – både på landsplan og lokalt. I forbindelse med denne status vil Færdselssikkerhedskommissionen pege på, hvor der er behov for at yde ekstra eller reviderede indsatser eller helt nye aktiviteter samt behov for at evaluere afsluttede aktiviteter.

Endelig vil Færdselssikkerhedskommissionen tage initiativ til, at der i år 2001 foretages en evaluering af den samlede danske indsats for trafiksikkerhed i perioden 1988 til 2000.

Opfølgning af de konkrete mål

Færdselssikkerhedskommissionen vil følge udviklingen i ulykkesstatistikken tæt i målperioden – særligt på de fire indsatsområder, hastighed, sprit, kryds og cykler samt i forhold til de særligt udsatte trafikantgrupper.

Kommissionen vil desuden nøje følge udviklingen i bevilling og anvendelse af såvel statslige som amtslige og kommunale midler til trafiksikkerhed og vurdere, om der afsættes de nødvendige ressourcer for at nå målsætningen.

For at sikre en samlet opfølgning af de nye mål for trafiksikkerhed vil Færdselssikkerhedskommissionen nedsætte en mindre arbejdsgruppe med ansvaret for at følge, at de i planen foreslåede initiativer iværksættes, og at der indsamles og udbredes erfaringer i forlængelse af de fastsatte mål.

Færdselssikkerhedskommissionen vil hvert fjerde år – første gang i foråret 2005 - udarbejde en samlet, landsdækkende status for, hvor langt gennemførelsen af de



De fire indsatsområder

Færdselssikkerhedskommissionen anbefalede i Strategiplan 1995-2000 at prioritere trafikikkerhedsindsatsen i forhold til fire typer af ulykker:

- Ulykker med for høje hastigheder
- Ulykker med spritkørsel
- Ulykker med cyklister
- Ulykker i kryds

Udgangspunktet er, at i 85 procent af samtlige ulykker er hastighed, sprit, cyklister og kryds en faktor, som indgår i ulykken. Der er fortsat et stort potentiale for at bekæmpe trafikulykker inden for de fire indsatsområder med de midler, vi allerede i dag kender. For eksempel har vi med den eksisterende teknologi gode muligheder for at forøge indsatsen for hastighedskontrol.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår, at trafikikkerhedsarbejdet koncentrerer om de fire indsatsområder i de første fire år efter år 2000. De fire indsatsområder er afgørende redskaber, der kan medvirke til at bringe os tættere på visionen *Hver ulykke er én for meget*.

De fire indsatsområder i kommunerne

De fire indsatsområder: Hastighed, sprit, cykler og kryds, er ved at blive forankret i det kommunale trafikikkerhedsarbejde:

- To tredjedele af kommunerne har gennemført indsatser overfor hastigheder.
- Halvdelen af kommunerne har gennemført indsatser for at forebygge *krydsulykker*
- Halvdelen af kommunerne har gennemført indsatser mod *cykelulykker*
- En tredjedel af kommunerne har gjort en indsats for at bekæmpe *spritulykker*

Kilde: Vejdirektoratets undersøgelse af kommunernes trafikikkerhedsindsats

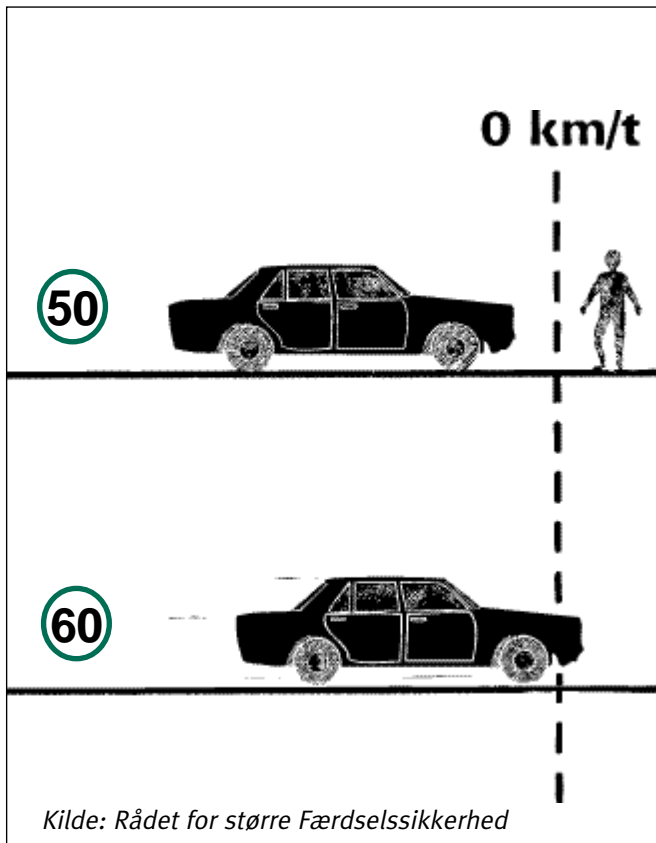
Hastighed

Vi har ikke – som på de øvrige indsatsområder – et præcist billede af, hvor mange, der dræbes eller lemlæstes i trafikken som følge af for høj fart. Det skønnes dog, at hastigheden indgår som ulykkes- og skadesfaktor i mellem en fjerdedel og halvdelen af trafikulykkerne med personskader.

Sammenhængen mellem hastighed og ulykker er efterhånden veldokumenteret – jo højere hastighed, jo større ulykkesrisiko og desto større konsekvenser. En australsk undersøgelse har for eksempel vist, at risikoen for ulykker fordobles, hver gang en trafikant på en given strækning kører 5 km/t hurtigere end 60 km/t. Når farten er 65 km/t er risikoen fordoblet. Når farten er 70 km/t er risikoen firedoblet og ved 75 km/t er risikoen ottedoblet.

I Danmark blev denne sammenhæng illustreret ved indførelsen af de generelle hastighedsgrænser i 1974, der medførte et fald i gennemsnitshastighederne, så antallet af dræbte på et enkelt år faldt med 25 procent – på trods af et næsten uændret trafikarbejde.





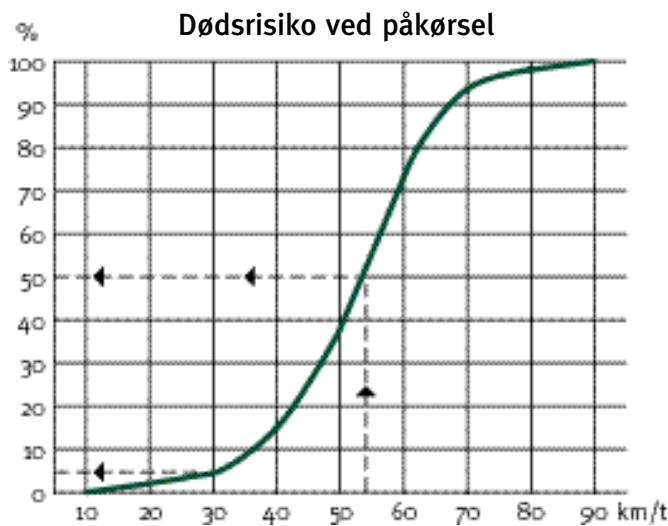
Figur 12. Lille forskel - stor virkning: Hvis en bilist, der kører 50 km/t, lige når at standse, når et barn krydser vejen, vil en bilist, der kører 60 km/t ramme barnet med 44 km/t.

Et af de største potentialer for at forbedre trafikikkerheden er at bringe hastigheden ned. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har beregnet, at et fald i gennemsnitshastighederne til de gældende hastighedsgrænser ville medføre, at der årligt kunne spares 100 menneskeliv og 1.500 tilskadekomne.

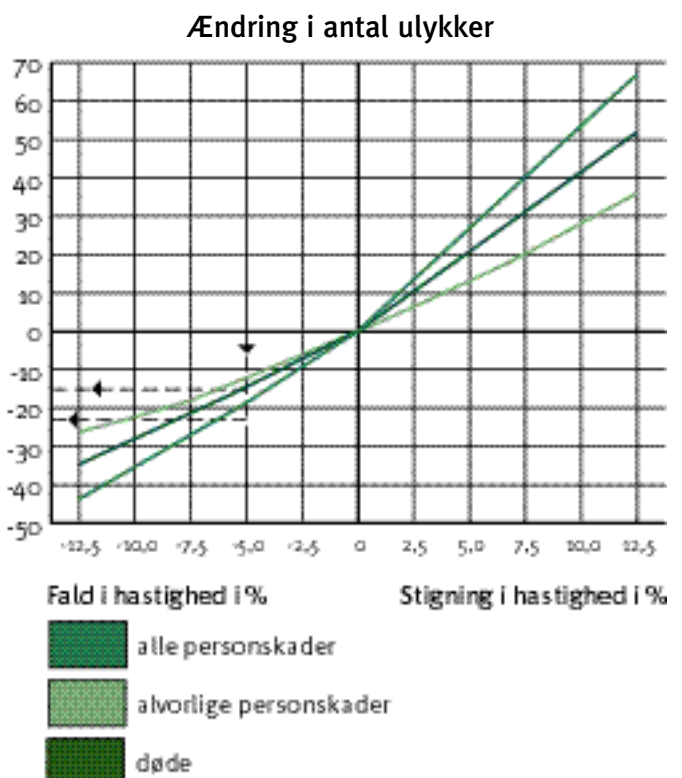
Vejdirektoratet foretager løbende målinger af gennemsnitshastighederne på de danske hovedlandeveje. Disse målinger viser, at der fortsat er problemer med at overholde de gældende hastighedsgrænser – uanset om det er på motorvej, hovedlandevej eller i byområderne.

Det er helt afgørende, at der i den kommende periode skabes en folkelig opbakning og forståelse for det trafikikkerhedsmæssigt fornuftige og nødvendige i at få sænket hastigheden på de danske hoved- og landeveje og i de danske byer. En forståelse, der selvfølgelig også skal udmøntes i handling, så endnu flere trafikanter i fremtiden overholder hastighedsgrænserne.

Det har særlig betydning, at førere af tunge køretøjer overholder de gældende hastighedsgrænser. Tunge køretøjer er således involveret i 25 procent af samtlige dødsulykker. Det er ikke, fordi førere af tunge køretøjer nødvendigvis bærer skylden for, at ulykker opstår, men fordi trafikulykker med tunge køretøjer næsten altid giver alvorlige konsekvenser. En sænkning af hastigheden vil formindske risikoen for, at der sker ulykker og begrænse konsekvenserne.

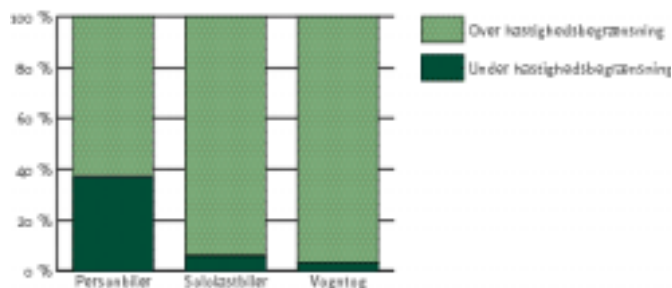


Figur 13. Fodgængers sandsynlighed for død ved påkørsel: En fodgængers risiko for at blive dræbt ved påkørsel er under 5 procent, når bilen kører 30 km/t eller derunder. Risikoen for at blive dræbt vokser voldsomt med bilens fart. Ved lidt over 50 km/t er chancen for at overleve 50 procent.

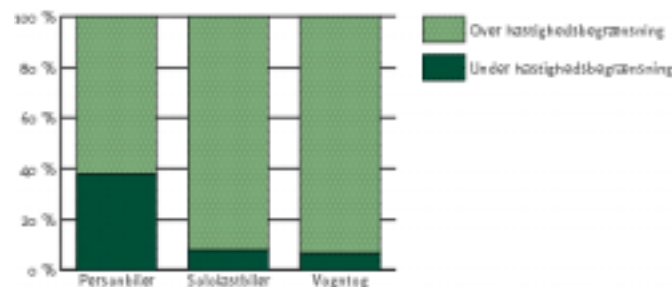


Figur 14. Sammenhæng mellem hastighed og ulykker: Antallet af alvorlige personskader falder med ca. 15 procent, hvis gennemsnitshastigheden på en bestemt vejstrækning falder med 5 procent – for eksempel fra 50 km/t til 47,5 km/t – samtidig vil faldet i antallet af dræbte være over 20 procent.

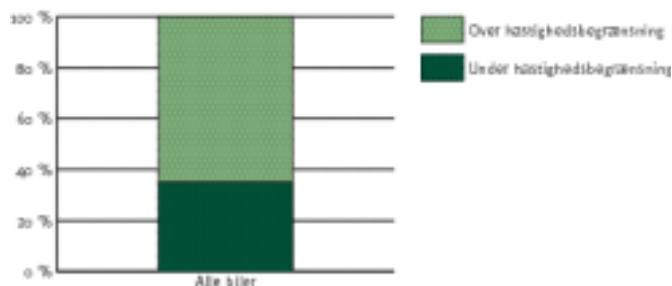
Motorveje i åbent land



Motortrafikveje



Bygader 50km/t



Kilde: Vejdirektoratet

Figur 15. Hastighedsmålinger på forskellige vejtyper

Der skal anvendes en lang række forskellige virkemidler for at få hastighederne ned, herunder politikontrol, ombygninger af veje og informations- og kampagnevirksomhed. Målet er at få de bilister, der stadig tror, hastighedsgrænserne er noget, den enkelte selv fastsætter, til at ændre adfærd og lette foden fra speederen.

Information og viden er selvfølgelig et vigtigt middel i bestræbelserne, men alle vores erfaringer fortæller, at information ikke kan stå alene. Der er opnået gode erfaringer med at kombinere kampagner med en øget og synlig politikontrol. En lokal vinkel på hastighedskampagnerne har også vist sig at være effektiv.



Færdselssikkerhedskommissionen foreslår derfor, at det nuværende samarbejde mellem de lokale færdselssikkerhedsudvalg og Rådet for Større Færdselssikkerhed om en 5 årig kampagnestrategi for indsatsen på hastighedsområdet følges nøje. En sådan langsigtet kampagnestrategi bør udbygges i den kommende målperiode.

Hastighed i byer

Risikoen for, at der sker ulykker i byerne er tre gange større end den tilsvarende risiko på hoved- og landevejene uden for byområderne. Over 80 procent af ulykkerne med lette trafikanter sker i byerne. Der er således store muligheder for at nedbringe antallet af ulykker med lette trafikanter ved at kigge på hastighedsbilledet i byerne.

En undersøgelse foretaget af Rådet for Større Færdselssikkerhed viser, at kun hver tredje overholder hastighedsgrænserne i byområderne. I samme undersøgelse angiver hver fjerde bilist, at det ikke har betydning for trafikikkerheden at køre 60 km/t frem for 50 km/t.

Dette var blandt andet baggrunden for, at forsøget med automatisk hastighedskontrol blev iværksat i 1999. Målet er at få sat hastigheden i byerne ned og dermed forhåbentlig få en effekt på ulykkestallene.

Hastighed på landeveje

Samlet set sker der flest trafikulykker i bymæssige områder, men der sker flest alvorlige trafikulykker på veje i åbent land. I 1998 blev 499 mennesker dræbt i trafikken. De 359 blev dræbt uden for bymæssig bebyggelse, heraf størstedelen på almindelige landeveje med hastighedsbegrænsning på 80 km/t. Der er derfor grund til at kigge nærmere på hastigheds- og ulykkesudviklingen på landeveje i det åbne land. Herunder særligt følgende områder og indsatser:

- Mødeulykker
- Kurveafmærkning
- Lokal nedsættelse af hastigheder i kurver og kryds
- Landsdækkende information om nødvendigheden af at overholde hastighedsgrænserne på landeveje.

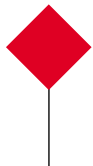
De fysiske og lovmæssige tiltag for at nedbringe antallet af ulykker på landevejene følges op af målrettede informationer og kampagner for at skabe en accept af – og om muligt en forståelse for – de gældende hastighedsgrænser.

Lokale hastighedsplaner

En lokal hastighedsplan for trafikikkerhed forudsætter en systematisk gennemgang og vurdering af samtlige veje i kommunen i forhold til deres funktion og udformning. Det

afgøres for eksempel om veje eller gader er trafikveje, lokalveje, bolig-gader, industrigader, ringgader eller skole-veje. Når alle kommuneveje- og gader systematisk er gennemgået for anvendelse og udformning, vurderes det efterfølgende, hvad hastigheden på hver enkelt vej bør være. På mange lokalveje og skoleveje vil det for eksempel være hensigtsmæssigt kun at tillade 40 eller 30 km/t.

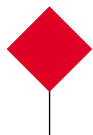
En lokal hastighedsplan vil typisk også indeholde et katalog over virkemidler til at opnå den ønskede hastighedsdæmpning samt en oversigt over, hvilke virkemidler, der påtænkes anvendt på de enkelte veje for at opnå den ønskede hastighed.



Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at alle kommuner og amter udarbejder en lokal hastighedsplan, der kan indgå som et centralt element i de lokale trafikikkerhedshandlingsplaner.

Hastighedsdifferentiering

Generelt bør hastighederne i byerne ikke overstige 50 km/t. Vejarealer, hvor bilister, fodgængere og cyklister blandes, bør som udgangspunkt have en hastighedsgrænse på 30 – 40 km/t. Det vil typisk dreje sig om gader, hvor der ikke er anlagt separat cykelsti samt fortorv, eller hvor der færdes mange lette – og dermed udsatte – trafikanter for eksempel boligveje, tæt på skoler, institutioner, ældrecenter osv.



Færdselssikkerhedskommissionen er af den opfattelse, at hastighedsdifferentiering bør finde langt større anvendelse i bymæssige områder fremover.

Hastighedsdæmpende foranstaltninger

En række forskellige tiltag kan tages i brug, når farten gennem bymæssige områder skal dæmpes. Det er væsentligt at sikre et godt samspil mellem de forskellige elementer, som kan være bump, midterheller, sidevejs-heller, indsnævring, rumlestribes, byporte, hævede flader og rundkørsler.

Bump er den mest effektive foranstaltning til at nedsætte hastigheden. Bump er samtidig en relativ billig foranstaltning sammenlignet med større ombygninger.

Forkert udførte bump kan udgøre et arbejdsmiljøproblem for buschauffører, lastbilchauffører og andre med mange kilometer på vejene hver dag. Det er derfor vigtigt, at bump etableres i overensstemmelse med Trafikministeriets cirkulære om udformning af hastighedsdæmpende bump.

Rundkørsler er ligeledes effektive, når ønsket er at sænke

hastigheden. Vejdirektoratet skønner, at rundkørsler kan reducere hastigheden til ca. 30 km/t umiddelbart før, i og efter rundkørslen. Effekten er gradvist aftagende fra 100 til 250 m fra rundkørslen, men en rundkørsel kan suppleres med andre hastighedsdæmpende foranstaltninger. Rundkørsler opleves imidlertid ofte som mindre trygge af cyklister. Der bør derfor tages særlige hensyn til cyklister ved design af rundkørsler.

Byggenemfarter

Byggenemfarter er betegnelsen for trafikveje, der skærer gennem mindre bysamfund. Ofte er der et komplekst samspil mellem ophobning af trafikulykker gennem byen og utryghed for lette trafikanter og fodgængere, der skal krydse gennemfartsvejen. I det tilfælde gennemføres ofte miljøprioriterede projekter, hvor gennemsnitshastighederne nedbringes ved ombygningen, men hvor der også tages hensyn til beboerønsker til den ny vejudformning.

Sprit

Sprit er stadig indblandet i knap hver fjerde dødsulykke i trafikken.

Den hidtil gennemførte indsats over for spritbilister har bestået af informations- og kampagnevirksomhed i kombination med målrettet politikontrol. En indsats, der har vist sig at have effekt.

Denne indsats skal fortsættes, hvis vi vil opleve et fortsat fald i antallet af spritulykker.



Vi ved, at spritkørsel er et større problem blandt unge generelt – særligt i weekendene – og blandt mænd mellem 30 og 50 år. Det foreslås derfor, at der tilrettelægges særlige målrettede kampagner over for disse to grupper. Der er særdeles gode erfaringer med de såkaldte "sig fra" kampagner for spritkørsel. Det gælder blandt andet "Skytsengelkampagnen", som gennem flere år har været gennemført i Nordjyllands Amt. Færdselssikkerhedskommissionen vil pege på en bredere anvendelse af sådanne eller lignende kampagner i hele landet.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår desuden en styrket politimæssig indsats over for spirituspåvirkede førere. Der er især behov for at gennemføre en sådan indsats i sommerhalvåret, hvor antallet af ulykker med spirituspåvirkede førere er størst.

Færdselssikkerhedskommissionen vil anbefale en særlig indsats over for bilister,

der har fået frakendt kørekortet på grund af spirituskørsel. Det er vedtaget at gennemføre obligatorisk undervisning i sammenhængen mellem alkohol og bilkørsel for disse bilister. Dette undervisningsforløb bør følges med henblik på løbende at indsamle erfaringer og forbedre indsatsen. Derudover bør antallet af spritbilister, der indgår i behandling for alkoholmisbrug i perioden forøges.

Endelig finder Færdselssikkerhedskommissionen, at der er behov for en særlig indsats over for bilister, der tages gentagne gange for spirituskørsel. Her kan peges på, at der bør gives mulighed for at etablere forsøg med alkoholteststyret startspærre som en del af behandlingen for spritbilister med flere domme bag sig.

Cykler

Hvert år dræbes ca. 60 cyklister og knap 2000 cyklister kommer til skade i trafikken. Dertil skal lægges, at der sker endnu flere cykelulykker, som aldrig registreres af politiet, og derfor ikke indgår i statistikken.

Antallet af ulykker med cykler faldt i 1998. En del af dette fald skyldes sandsynligvis det generelle fald i anvendelsen af cykler. Vi mangler endnu at se, om indførelsen af nye regler for cyklers udstyr – herunder blandt andet sidereflekser – har haft en virkning på cyklisternes andel af ulykkerne.

Cyklisterne er dog stadig en særlig udsat trafikantgruppe – især når antallet af ulykker med involverede cyklister opgøres pr. kørt kilometer.

De alvorlige ulykker med cyklister sker ofte med en bilist som modpart. Skadesgraden på cyklisten, der kommer ud for en trafikulykke, afhænger i høj grad af bilistens hastighed. Hvis vi vil gøre noget effektivt for at få forbedret trafikikkerheden for cyklisterne, er en reduktion af bilernes hastighed, især i bytrafikken, helt afgørende.

Færdselssikkerhedskommissionen ønsker at fremme sikker cykling og opfordrer til en forstærket indsats de kommende år for at nedbringe antallet af ulykker, hvor cyklister er involveret – herunder såvel fysiske tiltag som informations- og kampagnevirksomhed med fokus på cyklisters sikkerhed. Informationsindsatsen om cyklisters trafikikkerhed skal især kobles med undervisning af børn og unge.

Det skal gøres både sikkert og attraktivt at cykle. Flere byer har vist, at en målrettet og effektiv indsats over for cykelulykkerne kan give resultater. Odense Kommune har i mange år været i front, når det gælder om at skabe trafiksikre forhold for byens cyklister. Det er baggrunden for, at Odense er udnævnt til national cykelby. Idéen er at

skabe en form for fuld-skala laboratorium, hvor der kan indhøstes erfaringer med, hvordan der kan skabes en by, hvor cykeltrafikken er i centrum. Odense som national cykelby kører som forsøg frem til 2004.



Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer til, at erfaringerne fra Odense Kommune og fra cykelprojekter i andre kommuner formidles og anvendes i en bredere sammenhæng over hele landet. I de større byer er der særlige muligheder for at fremme cykeltrafik.

Undersøgelser fra Vejdirektoratet dokumenterer, at en vækst i cykeltrafikken på en given strækning ikke øger det samlede antal personskader i trafikken. Derimod betyder mere cykeltrafik på en vejstrækning, at risikoen for den enkelte cyklist falder.

En række tiltag har vist sig at have en effekt på cyklisternes trafikikkerhed. En del af disse tiltag nævnes under henholdsvis hastighed og kryds, så derfor nævnes her kun de tiltag, der særligt retter sig mod cyklister.

Adskillelse af trafikken

Cyklende, gående og kørende kan adskilles. I byen kan det ske ved at opdele byens trafik i zoner, så biltrafikken samles på nogle få trafikveje. På landet kan det ske ved at etablere cykelstier mellem byerne.

Etablering af cykelstinet

Selv korte delstrækninger af en længere, overvejende sikker cykelrute kan være medvirkende til, at cyklen fravælges som transportmiddel, hvis de opleves som farlige eller besværlige for cyklister. Det er derfor væsentligt, at kommuner og amter etablerer sammenhængende rutenet for cykler. Det kan bestå af cykelstier og veje, hvor biltrafikens hastighed er så beskeden, at det er trygt og sikkert at cykle over hele strækningen.

Ombygning af vejkryds, så de tager hensyn til cyklisters sikkerhed

Der er behov for en vejteknisk indsats for at forbedre cyklisternes sikkerhed i kryds. Det kan blandt andet ske ved etablering af tilbagetrukket stopstreg for bilisterne, så cyklisterne ved grønt lys får et lille forspring, og bilisterne bliver opmærksomme på cyklisterne.

Vedligeholdelse af cykelstier

Mange eneulykker blandt cyklister sker, fordi der er huller i belægningen, ujævne kanter, skarpe sving eller uforudsigelige fremspring. På steder, hvor der færdes mange

cyklister, er der behov for at prioritere vedligeholdelsesopgaver højt.

Ændrede krav til køretøjer

På europæisk plan arbejdes der på at få udarbejdet krav til køretøjerne, hvorefter fronten på biler skal udformes, så den volder mindre skade på bløde trafikanter, hvis der sker en ulykke.

Brug af cykelhjem og andet sikkerhedsudstyr

Brug af cykelhjem har en dokumenteret effekt på antallet af hovedskader. Alligevel cykler den altovervejende del af de voksne – og alt for mange børn - fortsat uden hjelm. Derudover kan cyklisterne selv gøre noget for at forbedre deres sikkerhed i trafikken ved at benytte cykellygter og holde cyklen i forsvarlig stand og med det reglementerede refleksudstyr.

Desuden kan cyklisterne forbedre deres egen sikkerhed ved at overholde færdselsreglerne, herunder vigepligt og herudover i visse situationer nedsætte hastigheden i kryds samt i det hele taget være mere agtpågivende i de situationer, hvor der kan være fare for, at deres modparter ikke er opmærksomme på, at de har vigepligt eller, hvor de kan overse cyklisterne.

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer til, at der i den kommende periode gennemføres flere tilbagevendende landsdækkende kampagner – gerne i et samarbejde mellem Rådet for Større Færdselssikkerhed og sundhedsvæsenet.

Kampagnerne skal dels rettes mod at få flere voksne til at bruge hovedet og tage cykelhjelm på, dels målrettes mod børn for at få dem til at bruge hjelm og også blive ved med det, når de bliver voksne.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at der indføres en minimumsstandard for cykellygter, og at det undersøges, om et generelt påbud om fastmontering af cykellygter på cykler kunne bidrage til at forbedre sikkerheden for cyklister.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler alle kommuner og amter at inddrage hensyn til cyklisters sikkerhed i de lokale trafiksikkerhedsplaner og lokalplanlægningen i øvrigt for at sikre et fortsat fald i antallet af dræbte og tilskadekomne cyklister.

På cyklistområdet er det efter Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse nødvendigt at forstærke den nuværende forskningssindsats, så vi bedre kan blive i stand til at

pege på effektive foranstaltninger til at nedbringe antallet af cyklister, der involveres i trafikulykker.

Kryds

Knap halvdelen af alle trafikulykker sker i kryds og knap 200 bliver dræbt og omkring 4800 kommer til skade ved krydsulykker hvert år. De to gennemgående årsagsfaktorer er manglende overholdelse af vigepligt og for høj hastighed.

Der kan opnås stor effekt til fordel for trafiksikkerheden, hvis indsatsen rettes mod at forbedre de trafikale forhold i kryds. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at de enkelte kryds i kommunen eller amtet gennemgås for at kortlægge, hvad der udgør de alvorligste sikkerhedsproblemer i de enkelte kryds, og hvilke virkemidler der afhjælper de fundne problemer bedst.

Færdselssikkerhedskommissionen vil pege på behovet for mere effektivt at sætte ind mod bilister, der kører over for rødt i signal-



regulerede kryds. Vejdirektoratet skønner, at rødkørsel alene forårsager 20 trafikdræbte og 500 personskader årligt. Erfaringerne med det forsøg, der sættes i gang i løbet af år 2000 med automatisk rødkørsels- og hastighedskontrol bør – hvis de viser sig effektive – derfor følges op og udbredes til hele landet.

Rundkørsler

Rundkørsler er gode til at dæmpe hastigheden og har desuden færre konfliktpunkter end traditionelle T-kryds og firbenede kryds. Rundkørsler har en særlig stor effekt på landeveje. Her kan en rundkørsel betyde, at antallet af tilskadekomne falder til en tiendedel. I byområderne falder antallet af tilskadekomne til en tredjedel. Effekten er dog størst for bilister, mens antallet af cyklistulykker forbliver uændret – dog med en tendens til, at ulykkerne ikke får så alvorlige konsekvenser for de påkørte cyklister.

Hastighedsnedsættelser i kryds

Undersøgelser har vist, at antallet af ulykker i kryds på landeveje med 80 km/t falder, hvis hastigheden gennem krydset nedsættes til 60 eller 70 km/t. Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer til øget anvendelse af dette tiltag.

Stoptavler

Stoptavler i ikke-signalregulerede kryds er en meget billig og tillige effektiv foranstaltning – som mange kommuner ifølge Vejdirektoratets undersøgelse af kommunernes trafiksikkerhedsarbejde endnu ikke har benyttet. Der er således et forholdsvis stort potentiale for at nedbringe antallet af ulykker med dette tiltag. Effekten af stoptavler er dog størst, hvis de ikke sættes op i alle vejkryds, men målrettet de kryds, hvor der er konstateret mange vigepligtsulykker. Bruges stoptavler som massetiltag, kan effekten vise sig at være begrænset, idet erfaringen viser, at trafikanterne mister respekten for stoptavlerne.

Signalregulering og -optimering

En række foranstaltninger i signalregulerede kryds kan medvirke til at forbedre trafiksikkerheden. Det kan blandt andet være en forøgelse af mellemtiderne, tydeliggørelse af signaler, etablering af midterheller for gående, kanalisering af trafikken, trafikstyring med videre.

Indsats mod sorte pletter

Sortpletudpegning og den efterfølgende forbedring af trafiksikkerheden i kryds er et gennemprøvet og effektivt middel til at bekæmpe trafikulykker.

Alle vejmyndigheder opfordres til at benytte de årlige indberetninger fra politiet til stedfæstelse af ulykker for at foretage en systematisk udpegning af sorte pletter – det vil sige steder, hvor der er en overhyppighed af ulykker i forhold til trafikmængde og vejstandard.

Kendte, men effektive løsninger

I den samlede pakke med forslag til initiativer, er der en række løsningsforslag, som ikke direkte falder ind under de fire indsatsområder – ulykker med for høj fart, spirituskørsel, ulykker med cyklister og ulykker i kryds. En del af disse er mere tekniske forslag som:

- Forbedret eller moderniseret vejbelysning
- Sikkerhedsfremmende foranstaltninger i kurver
- Trafiksanerung af særlig uheldsbelastede vejstrækninger – såkaldte grå strækninger
- Anvendelse af nye og mere sikre tværsnit på veje i åbent land

Det vil i løbet af de næste 12 år blive nødvendigt at arbejde mere med disse tekniske tiltag. Derfor er både udgifter og den sikkerhedsmæssige effekt af disse tiltag medtaget i beregningerne.



Ny viden, forskning og udvikling

Det er Færdselssikkerhedskommissionens mål, at forskningsindsatsen i perioden forstærkes. Færdselssikkerhedskommissionen vil især pege på tre områder, hvor der er behov for øget viden:

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

Der er behov for øget forskningsindsats inden for følgende emner:

IT-løsninger

Der kan forventes en hastig udvikling inden for biludstyr til navigering, advarselssystemer og generelle informationssystemer. Det er væsentligt at få undersøgt de trafiksikkerhedsmæssige aspekter af dette udstyr, idet en del af dette udstyr muligvis fjerner bilistens opmærksomhed fra trafikken.

Cyklisternes sikkerhed

Der er stadig behov for mere detaljerede analyser af cyklisternes ulykker og behov for praktisk forsøgsvirksomhed med ændrede vejtekniske løsninger for cyklister suppleret med undersøgelser af adfærd og risikoopfattelse og effekten af samfundets ændrede transportvaner for især børn og unge.

Effekt af ændret trafikantadfærd

Der bør fokuseres mere på samspillet mellem design af transportsystemer, lovgivning, uddannelse, sanktion og opdagelsesrisiko og informations- og kampagnevirksomhed.

Medicin- og narkotikapåvirkede trafikanter

Der mangler stadig viden om, i hvilken udstrækning danske bilister kører påvirket af trafikfarlig medicin eller narkotika. Vores viden om omfanget af ulykker, hvor medicin eller narkotika har været indblandet, er ligeledes

meget begrænset. Endelig savnes viden om, i hvilket omfang forskellige grader af påvirkning eller abstinenssymptomer indvirker på kørefærdigheder og reaktionstid.

Evaluering af kampagners effekt

Der savnes en mere systematisk gennemgang af kampagnevirkemidler og virkningen af gennemførte kampagner på såvel kort som lang sigt. Derudover bør der gennemføres forsøg, hvor de elektroniske medier – herunder TV og internet – forsøges anvendt langt mere målrettet til formidling af budskaber med fokus på trafikantadfærd.

Ældre trafikanter i fremtidens trafikmiljø

Ældre i fremtidens transportsystem udgør et vigtigt indsatsområde med mange aspekter. De ældres andel af befolkningen vil være stigende og ligeledes de ældres andel af den fremtidige transport. Hvilke konsekvenser vil den ændrede alderssammensætning have for trafiksikkerheden, og hvordan kan vi bedre forebygge trafikulykker med ældre. Der savnes desuden viden om ældres opfattelse af risiko i trafikken.

Trafikanter med risikoadfærd

Sammenhængen mellem trafikanter indblandet i trafikulykker og tidligere forseelser begået i trafikken bør belyses i perioden.

Mødeulykker på landevej

Færdselssikkerhedskommissionen vil foreslå forsøg i større skala med ændrede hastighedsgrænser, begrænsning af overhalingsmuligheder, ændret vejudformning, ændret skiltning mv. især på ældre landevejsstrækninger.

Oversigt i vejkryds

Der er behov for at få belyst, hvilken betydning oversigtsforhold i kryds har for trafikantadfærd og trafiksikkerhed.

Hastighed som ulykkesfaktor

Hastigheden har stor betydning for trafiksikkerheden – både i relation til antallet af trafikulykker og konsekvenserne af ulykkerne.

Vores viden om hastighedsfaktorer og nye måder at styre hastigheden på er imidlertid mangelfulde og bør derfor indgå i trafikikkerhedsforskningen.

Risikovurderinger

Der skal udvikles mere præcise modeller med mere detaljeret datagrundlag til belysning af risikoen ved brug af forskellige transportmidler – herunder risiko ved ture, hvor flere forskellige transportmidler anvendes.

Passiv sikkerhed

Der forventes stadig at komme nyt udstyr til forbedring af bilisters passive sikkerhed. Der vil være behov for at studere effekten af disse foranstaltninger – både for bilisten selv og for bilistens medtrafikanter.

Beboerinddragelse

Lokale trafikikkerhedsprojekter med vægt på direkte beboerinddragelse bør sættes i gang.

Trafikkerhedsindikatorer

Som supplement til trafikulykkesregistrering og transportvaneundersøgelser mangler vi i trafikikkerhedsarbejdet en mere systematisk indsamling og registrering af en række indikatorer for, hvordan det står til med trafikikkerheden i Danmark. Det kan være etablering af et landsdækkende hastighedsindex, tælling af brug af sikkerhedsudstyr som cykelhjelme og sikkerhedssele. Et sådan sæt af indikatorer vil dels kunne fungere som en vurdering af den generelle udvikling inden for området, dels medvirke til at give viden om mulige årsagsforklaringer i forhold til ulykkesudviklingen.

International forskning

Der bør sikres en høj grad af dansk deltagelse i internationale forskningsprojekter. Både for at få nye perspektiver i trafikikkerhedsforskningen, men også for at kunne drage nytte af udenlandske erfaringer, hvis det vurderes, at disse vil kunne have en positiv effekt i Danmark.

Desuden bør det i perioden overvejes, om det vil være nyttigt med et komparativt studie af forskellige landes trafikikkerhedsindsats i forhold til metoder, midler og succes.

Havarikommission for vejtrafikulykker

En mere detaljeret og systematisk viden om årsag og omstændigheder ved forskellige typer af trafikulykker kan

give et godt grundlag for en målrettet, forebyggende indsats for at nedbringe antallet af trafikulykker.

På baggrund af erfaringerne fra Rådet for Trafikkerhedsforskning med Analysegruppen for Vejtrafikuheld, hvor udvalgte typer af trafikulykker er blevet dybdeanalyseret, skal der oprettes en havarikommission for vejtrafikulykker.

Havarikommissionen skal foretage tværfaglige dybdeanalyser af udvalgte ulykkesituationer og –temaer for at forbedre vores viden om årsag og omstændigheder ved specielle typer af trafikulykker. Arbejdet skal udmøntes i konkrete forslag til, hvordan lignende ulykker i fremtiden undgås inden for områder som vejnettets udformning, trafikens afvikling, kampagner, køretøjers indretning og eventuelt lovgivningsmæssige ændringer.

Havarikommissionens hovedformål vil være at indsamle viden, der kan bruges til at forebygge trafikulykker. Havarikommissionen vil skulle arbejde uafhængigt af politi og eventuelt bilinspektørers opklaringsarbejde i forhold til skyldspørgsmålet i forbindelse med de enkelte ulykker.

Kommissionen bør have en tværfaglig sammensætning med blandt andet bilinspektører, trafikpsykologer, vejteknikere, politi og sundhedsfagligt personale.

En havarikommission for trafikulykker vil kun kunne rykke ud ved et fåtal af trafikulykkerne på det danske vejnet. Den vil kunne sættes målrettet ind i forhold til udvalgte trafikulykker, hvor der er behov for at forbedre vores viden om ulykkesbilledet.



Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at en havarikommission for vejtrafikulykker nedsættes hurtigst muligt, og Færdselssikkerhedskommissionen vil følge en sådan kommissions arbejde løbende. Den præcise tilrettelæggelse af en havarikommission for vejtrafikulykker og dens arbejde bør ske på baggrund af inddragelse af de relevante organisationer.

Foreligger der markante resultater af en sådan havarikommissions arbejde, ser Færdselssikkerhedskommissionen gerne en forøget indsats på dette område.

Status

Dette bilag indeholder en overordnet status for trafikikkerhedsarbejdet i Danmark. Konklusionerne bygger på Færdselssikkerhedskommissionens Statusrapport for den Færdselssikkerhedspolitiske Handlingsplan, udsendt i 1996.

Den færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan har samlet haft en positiv betydning for arbejdet med trafikikkerhed på alle niveauer. På baggrund af planens anbefalinger er der gennemført en række lovgivningstiltag, og samarbejdet mellem de mange aktører inden for trafikikkerhed er intensivert.

Tal fra Danmarks Statistik for 1998 viser, at antallet af dræbte var 499. Færdselssikkerhedskommissionens mål har været inden for rækkevidde, for så vidt angår antallet af dræbte. Det gælder også for antal alvorligt tilskadekomne, mens antallet af lettere tilskadekomne kun er faldet med ca. 10% i hele perioden.

I 1999 er de foreløbige antal dræbte opgjort til 500. Der kan naturligvis være tale om statistiske udsving, men i forhold til forudsætningerne i beregningseksemplet i regeringens handlingsplan kan der peges på to mulige faktorer, der kan bidrage til at forklare, at vi ser ud til igen at fjerne os fra Færdselssikkerhedskommissionens mål:

- Trafikvæksten har været dobbelt så stor som de forudsatte 1,8 procent om året. Man kan - som en tommelfingerregel - regne med, at en trafikvækst på 1 procent medfører en vækst i antallet af ulykker på 0,5 til 0,7 procent.
- Hastighederne er ikke faldet som forudsat. I regeringens handlingsplan var det forventet, at forsøget med automatisk hastighedskontrol var afsluttet med succes i 1998. Den automatiske hastighedskontrol skulle derfor være blevet udbredt til at dække hele landet inden udgangen af 1999.

Sammenfattende kan det konkluderes, at det årlige antal dræbte og tilskadekomne er faldet siden Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan blev iværksat, dog ikke helt til den målsætning, Færdselssikkerhedskommissionen fastsatte.

Især det lokale trafikikkerhedsarbejde er vokset i den sidste halvdel af handlingsplanens periode og må anses for at være et væsentligt grundlag for det fremtidige arbejde.

For så vidt angår gennemførelsen af de 16 S-forslag, der i 1988 blev foreslået i den Færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan er langt hovedparten af disse lovgivningsmæssige tiltag gennemført i Færdselsstyrelsens regi. Der er blandt andet gennemført krav om supplerende side-

spejle på lastbiler, skærpede krav til lastbilers øvrige indretning og udstyr og krav om kørelys i dagtimerne på biler.

Der er indført krav om selebrug og selepligt i personbiler både på for- og bagsæde.

De tekniske dele af handlingsplanens "motorcykelpakke" er gennemført, ligesom der er blevet gennemført videregående færdselsundervisning for de 15 til 19 årige.

Der er gennemført kampagner rettet mod promille- og spirituskørsel, unge bilister, motorcyklister samt for øget brug af cykelhjelme. Endelig er der gennemført behandlingstilbud til trafikanter, der er dømt for spiritus- og promillekørsel og køreteknisk kursus i forbindelse med erhvervelse af lastbil- og buskørekort.

Sidst i handlingsplanperioden er promillegrænsen nedsat fra 0,8 til 0,5 og sanktionerne for hastighedsovertrædelser er skærpet, så der sker en betinget frakendelse af kørekortet ved 70 procents overskridelse af den gældende hastighedsgrænse (40 procent for lastbiler og personbiler med anhænger).

Gennemførelse af de 16 L-forslag i planen er forudsat gennemført af de tre vejbestyrelser – stat, amt og kommuner. Her kan det konstateres, at disse delvist er gennemført som forudsat i handlingsplanen. En enkelt foranstaltning, nemlig differentieret hastighed i byer, er kun gennemført som forsøg i få kommuner.

En undersøgelse fra Vejdirektoratet gennemført i 1997 viser, at kommunerne årligt anvender over 400 millioner kroner til at forbedre trafikikkerheden på deres veje. Undersøgelsen viser, at over halvdelen af landets kommuner nu har – eller er ved at få – en handlingsplan for trafikikkerhedsarbejdet. I de fleste kommuner er planen udarbejdet med støtte fra Trafikministeriets Trafikpulje.

Kommunerne i Nordjyllands Amt var blandt de første til at udarbejde trafikikkerhedshandlingsplaner, og her viser det sig, at kommuner med trafikikkerhedsplaner øger bevillingerne til at forebygge trafikulykker.

Gennemførte initiativer

Spiritussykker

En række indsatser er gennemført for at formindske antallet af spirituskørsler – både lokale og nationale informationsindsatser, målrettet politiindsats i sommermånederne og behandlingstilbud til førere, der er dømt for spiritus- eller promillekørsel.

Lovgivning

En række nye love og forskrifter er vedtaget og gennemført som opfølgning på de anbefalinger, Færdselssikkerhedskommissionen afgav i den færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan. Inden for køretøjers indretning er der blandt andet sket ændringer i forhold til afgiftslempelse på airbag, supplerende sidespejl på lastbiler, påbud om blokeringsfri bremses og sideafskærmning på lastbiler.

I forhold til at ændre adfærd i trafikken er der blandt andet indført påbud om anvendelse af kørelys i dagtimer, påbud om seler på bagsædet og reglerne for anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn under tre år er skærpet.

Interesse for lokalt trafikikkerhedsarbejde

Der er specielt i den sidste halvdel af den hidtidige handlingsplansperiode skabt stor lokal interesse for trafikikkerhedsarbejdet. Der er anvendt flere midler til lokal sikkerhedsinformation end forventet i handlingsplanen. Der er en erkendelse af, at det lokale trafikikkerhedsarbejde skal spredes som ringe i vandet og danne grundlag for opnåelse af endnu flere resultater.

Trafikikkerhedsplaner

I handlingsplanen blev det anbefalet, at kommuneplanerne blev brugt som aktivt værktøj i arbejdet med trafikikkerhed. Kommissionen pointerede, at der ved kommuneplanlægningen burde ske en afvejning af de forskellige mere eller mindre modsatrettede hensyn.

Beboerinddragelse i lokalt trafikikkerhedsarbejde

Tre fjerdedele af kommunerne inddrager ofte beboerne i trafikikkerhedsarbejdet, ligesom 70 procent af kommunerne tillægger beboersamarbejdet stor betydning. Beboerønsker indgår som én af de fire vigtigste faktorer, når kommunerne skal beskrive, hvad der fremmer trafikikkerhedsarbejdet i kommunerne. Tilskud fra statslige puljer, ildsjæle blandt kommunens medarbejdere og aktive politikere er de tre øvrige faktorer. De to faktorer, som ifølge kommunerne er med til at virke hæmmende for trafikikkerhedsarbejdet lokalt, er mangel på penge og mangel på mandskab.

Kilde: Vejdirektoratets undersøgelse af kommunernes trafikikkerhedsindsats

Sortplet-arbejde

Effektundersøgelser af gennemførte sortplet-projekter viser, at ulykkesbesparelsen svarer til det i handlingsplanen forventede.

Handlingsplaner

Særlige handlingsplaner for eksempel for almindelige firbenede kryds uden signaler eller for faste genstande har - som forventet - givet en meget fin ulykkesbesparelse pr. investeret krone.

Rundkørsler

Rundkørsler har vist sig at være en meget trafikikker løsnings. Der er målt personskadereduktioner på mellem 60 og 85 procent. Effekten er størst for bilister, men mindre god for cyklister. Der er derfor behov for at udvikle arbejdet med udformningen af rundkørsler, som bedre imødekommer cyklisternes behov for sikkerhed, tryghed og fremkommelighed.

Andre hastighedsdæmpende foranstaltninger

Der er foretaget effektundersøgelser af miljøprioriterede gennemfarter på hovedlandeveje med større ulykkesreduktioner end forventet i handlingsplanen. Fartdæmpende bump er billige og sparer mange ulykker.

Den automatiske hastighedskontrol blev intensiveret i april 1999 på Fyn og i København.

Resultater fra hastighedsmålinger viser, at gennemsnitshastigheden i kontrolområderne er faldet med op til 2,5 km/t i forhold til, hvad der kunne forventes, hvis hastighedskontrollen ikke var gennemført. Herudover er andelen af køretøjer, der kører mere end 10 km/t for stærkt faldet med op til 10 procent i forhold til, hvis kontrollen ikke var gennemført.

Disse resultater dækker dog over store forskelle. Der er forskel på, hvilken hastighedsgrænse de enkelte vejstrækninger har, og der er størst effekt på veje med en hastighedsgrænse på 50 km/t. I Odense er der ingen effekt af spore af den automatiske hastighedskontrol, mens der i Svendborg er et fald i gennemsnitshastigheden på 2,5 km/t og i Københavnsområdet et fald på ca. 1 km/t.

Trafikpuljen finansierede sammen med Gladsaxe Kommune et projekt med differentierede hastighedsgrænser.

Som forsøg blev der i 1996 etableret en zone med lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t i bydelen Mørkhøj. En arbejdsgruppe med deltagelse af beboere, politiet og HT udvalgte visse kryds og strækninger, hvor der blev etableret plateauer og bump i begrænset omfang. Sammen med en ret omfattende lokal kampagne bidrog dette til, at gennemsnitshastighederne i området faldt med mellem 19 og 32 procent. Det positive resultat, som også afspejlede sig i en positiv holdning til forsøget blandt beboerne, medførte, at kommunen med støtte fra Trafikpuljen har etableret endnu en forsøgszone med 40 km/t hastighedsbegrænsning i 1998, og kommunen opretter hastighedszoner i resten af kommunens boligområder i 1999.

Trafikpuljen

Med bidrag fra de midler, der har været til rådighed i Trafikpuljen, er der gennemført et stort antal demonstrationsprojekter. Disse projekter er nødvendige, når ny viden, for eksempel fra forskningen, skal omsættes til praktiske løsninger, og de er nødvendige, når vi skal udvikle løsninger på morgendagens trafikproblemer.

Fra Trafikpuljen er der for eksempel givet støtte til projekter, der afprøver nye initiativer, der skal sikre bedre rammer for cykeltrafikken. Der er afprøvet en kombination af nye og kendte virkemidler. Der er desuden givet støtte til et stort antal trafiksikkerhedsprojekter.

Initiativer, der kræver en øget indsats

Hastighedsplanlægning

Der er først sidst i perioden gennemført forsøg med samlede hastighedsplaner for differentierede hastighedsgrænser i kommunerne, og kun få steder er der gennemført områdevisse trafiksaneringer og omdannelse af trafikveje til lokalveje. Generelt har den systematiske indsats over for de for høje hastigheder i byerne ikke haft så stor gennemslagskraft, som forudsat i handlingsplanen.

Cyklisters trafikikkerhed

Cyklisterne har i de senere år haft et fald i antallet af trafikulykker, ligesom cyklisternes andel af ulykkerne er faldende. Der er dog stadig en stor risiko pr. kørt km for cyklister i sammenligning med for eksempel bilister, ligesom en del af faldet i trafikulykker kan forklares med et generelt fald i brugen af cykler.

Der er ikke i samme grad gennemført foranstaltninger målrettet over for cyklister som over for bilister. Nogle af forslagene i handlingsplanen målrettet cyklister er således ikke blevet gennemført i tilstrækkelig grad. Det drejer sig for eksempel om dæmpning af bilernes hastighed i byområderne, hastighedsstyring, trafiksanering, fartdæmpning og hastighedsovervågning.



Oversigt over de 62 foreslåede initiativer

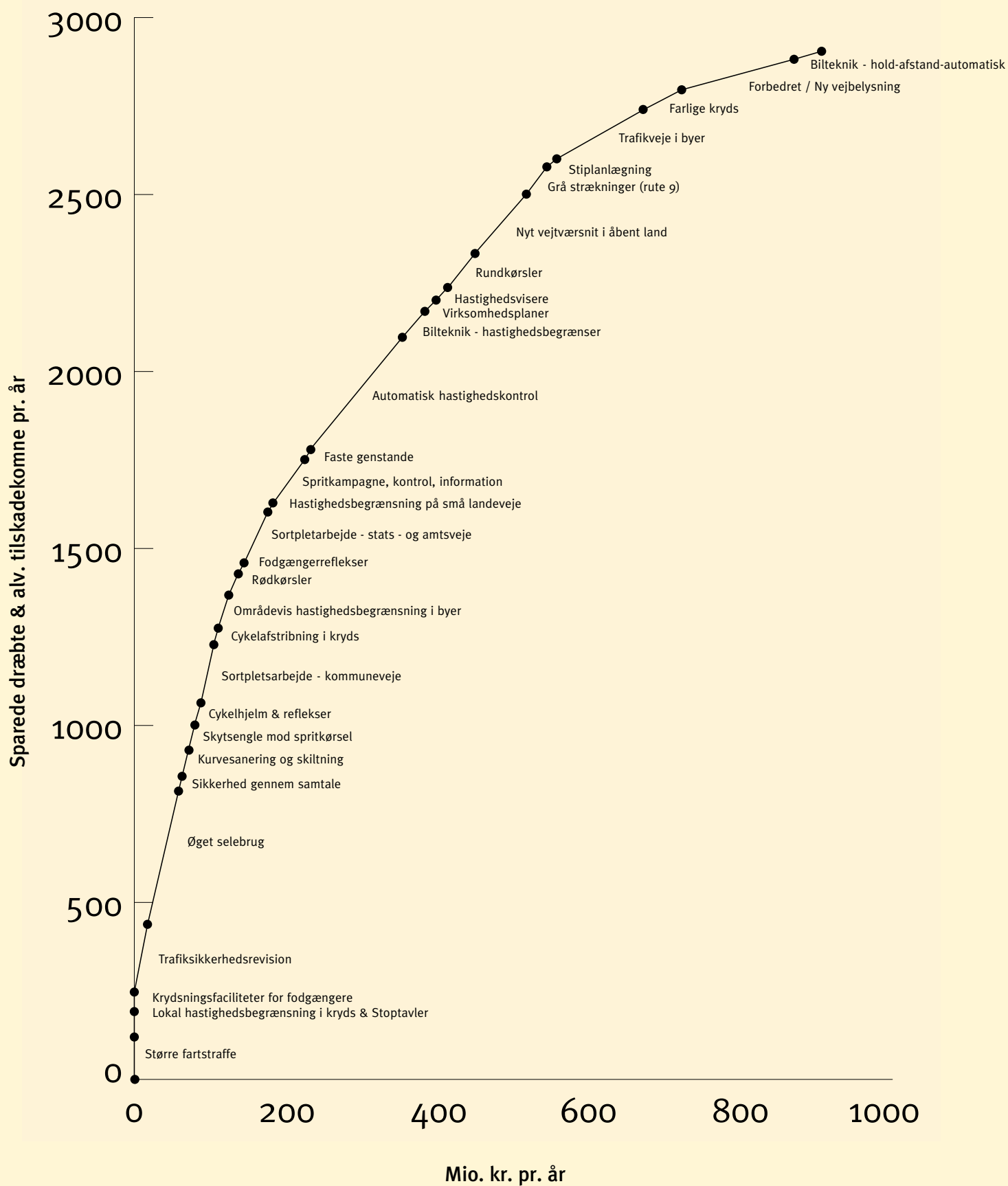
Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler 62 forskellige initiativer for at forbedre trafikikkerheden i de næste 12 år. En del af de foreslåede initiativer er mere generelle anbefalinger som for eksempel et forbedret datagrundlag, forøget samarbejde mellem forskellige aktører og indsamling af ny viden. Denne type indsatser har betydning for effektiviteten i trafikikkerhedsarbejdet, men det er ikke muligt at beregne effekter af disse indsatser.

En anden del af anbefalingerne er konkrete tiltag. Det er disse tiltag, der er blevet beregnet effekter og omkostninger på. Tilsammen er det beregnet, at disse tiltag vil kunne reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede med mindst 40 procent. De beregnede tiltag er i oversigten markeret med **blå** skrift.

- 1 Elektroniske mediekampagner om for høje hastigheder, spritkørsel og selebrug
- 2 Inddragelse af trafikantorganisationer og andre private organisationer i dialog med den enkelte trafikant
- 3 Trafikkerhed skal have mere plads i amtslig og kommunal planlægning
- 4 Borgere motiveres til deltagelse i lokalt trafikikkerhedsarbejde
- 5 Lokale handlingsplaner for trafikikkerhed i alle kommuner
- 6 Oprettelse af lokale færdselssikkerhedsudvalg
- 7 Kvalitetsløft i køreundervisningen, herunder forbedrede regler for kørelæreres uddannelse
- 8 **Landsdækkende trafikikkerhedskampagner i kombination med politikontrol**
- 9 **Højere bødeniveau for at køre uden sele**
- 10 **Overveje, hvorvidt visse erhvervsgruppers dispensation for at anvende sele skal bortfalde**
- 11 Tællinger af selebrug
- 12 Trafikkerhed skal være en aktivitet i daginstitutioners hverdag
- 13 Trafikkerhed i undervisningsplaner på pædagog- og lærerseminarer
- 14 **Indsats for at få flere forældre til at cykle eller gå med deres børn til skole eller daginstitution - herunder øge brug af reflekser og reflekterende materiale på beklædning**
- 15 Indsatser rettet over for unge mænds kørsel med stor risiko
- 16 Information og undervisning om risikobetonet kørsel
- 17 Overveje indførelse af såkaldt "klippekort" i forbindelse med kørekort - særlig rettet over for at få unge mænd til at køre mere trafikikkert
- 18 Forberedelse af trafiksystemet til langt flere ældre trafikanter
- 19 **Virksomhedsplaner for trafikikkerhed**
- 20 Vejledning til virksomheder om virksomhedsplaner for trafikikkerhed
- 21 **Trafikkerhedsrevision**
- 22 **Sikkerhedsmæssige forbedringer af veje i åbent land**
- 23 **Forbedret vejbelysning**
- 24 **Sanering af "grå" strækninger**
- 25 Trække på gode internationale forskningserfaringer - og overveje sammenlignende undersøgelse af forskellige landes trafikikkerhedsarbejde

- 26 Udviklings- og demonstrationsprojekter inden for telematikområdet
- 27 Internationale krav til køretøjers indretning og udstyr i forbindelse med telematik og trafikikkerhed
- 28 Ulykkesstatistik skal gøres mere nuanceret
- 29 Indhente erfaringer med samkøring og koordinering af sygehusdata og politiets ulykkesregistrering
- 30 Forsøg med systematisk indsamling og formidling af sygehusdata om trafikulykker
- 31 Evaluere den danske trafikikkerhedsindsats fra 1988 til 2000
- 32 Automatisk hastighedskontrol gøres landsdækkende, hvis forsøgsvurdering er positiv
- 33 Finansiering af lokalt trafikikkerhedsarbejde via bøder fra automatisk hastighedskontrol
- 34 Amtslige og kommunale hastighedsplaner
- 35 Hastighedsbegrænsning på landeveje med lav standard
- 36 Hastighedsdifferentiering i byer
- 37 Sanering af byggenemfarter
- 38 Dynamiske hastighedsvisere
- 39 Styrket politiindsats over for spirituspåvirkede 30 - 50 årige førere - særligt i sommerhalvåret
- 40 "Sig-fra" kampagner rettet mod unge bilister i alle amter
- 41 Særlig indsats over for bilister, der tages gentagne gange for spirituskørsel - herunder forsøg med startspærre styret af alkoholtest
- 42 Udvidet undervisningsforløb for bilister, der er frataget kørekortet på grund af spirituskørsel
- 43 Indsats over for trafikfarlig medicin og narkotika i trafikken
- 44 Øget adskillelse af trafikken i byerne
- 45 Forbedrede krydsningsmuligheder for fodgængere
- 46 Sammenhængende rutenet for cyklister
- 47 Ombygning af vejkryds
- 48 Vedligeholdelse af cykelstier
- 49 Ændrede krav til køretøjer - herunder front, som mindsker skader på bløde trafikanter ved påkørsel
- 50 Kampagner for øget anvendelse af cykelhjelme
- 51 Minimumsstandarder for cykellygter
- 52 Overveje om krav om fastmonterede cykellygter vil forbedre trafikikkerheden
- 53 Inddragelse af cyklisters sikkerhed i kommunal planlægning
- 54 Kortlægning af alvorlige sikkerhedsproblemer og forbedringsmuligheder i kryds
- 55 Automatisk rødkørselskontrol i hele landet, hvis forsøg vurderes positivt
- 56 Fortsat etablering af rundkørsler i farlige kryds
- 57 Hastighedsbegrænsning i kryds på landeveje
- 58 Opsætning af stoptavler i ikke-signalregulerede kryds med mange vigepligtsulykker
- 59 Modernisering af signalregulerede kryds blandt andet ved tydeliggørelse af signaler
- 60 Systematisk udpegning af sorte pletter
- 61 Øget forskning og udvikling
- 62 Havarikommission for vejtrafikulykker

Initiativernes lønsomhed



De enkelte tiltag er repræsenteret ved et kort liniestykke. Tiltagene er præsenteret med de mest lønsomme initiativer nederst på kurven. Det fremgår af kurven, at der spares flest personskader pr. investeret krone, hvis liniestykket er meget stejlt.

På kurven kan man aflæse, hvordan man billigst muligt opnår en reduktion i antal tilskadekomne i trafikken. Omvendt kan det aflæses, hvordan flest mulige personskader spares ved en given investering.

I forhold til tiltag for cyklister er det væsentligt at være opmærksom på to ting. For det første er der mange generelle tiltag, der har god effekt over for ulykker med cyklister. For det andet optræder mange cyklistulykker ikke i den officielle ulykkesstatistik. Derfor burde hver sparet cyklistulykke faktisk tælle mere end andre sparede ulykker.

Tiltag	Målgruppe	Effekt (pr. år)				Stat effekt (pr. år)			Amt effekt (pr. år)			KOMM effekt (pr. år)		
		dr	alv	let	psk	dr	alv	let	dr	alv	let	dr	alv	let
HASTIGHED														
Automatisk hastighedskontrol	Alle	36	247	324	608	5	22	31	14	68	108	17	157	186
Hast.begr. på LDV med lav standard	Uh. smalle (gamle) 80-veje i åbent land	4	9	12	25	0	0	1	1	3	5	2	6	7
Områdevis hast.begr. i byer	Uheld på lokalveje i by	8	109	125	242	0	1	0	0	4	8	8	105	116
Trafikveje i byer	Uheld med motorkøretøjer i by	12	140	180	332	1	4	4	2	22	38	10	114	137
Hastighedsvisere	Uheld med høj fart	2	22	26	50	0	0	1	0	2	3	2	19	22
Højere fartstraffe	Uheld med høj fart	12	83	108	203	2	7	10	5	23	36	6	52	62
Bilteknik - hastighedsbegrænser	Uheld med for høj fart	36	208	264	507	6	26	36	18	80	112	12	102	116
SPRIT														
Spritkampagne, kontrol, information	Uheld med spritbilister	31	137	172	340	3	15	20	14	48	73	14	74	80
„Sig fra“-kampagne (Skytsengle)	Uh m spritmænd ←25 i motktj	9	44	64	117	0	3	6	5	15	26	4	26	32
Indsats mod medicin og narkotika-påvirkede bilister	Uheld med medicin og narkotika-påvirkede bilister	2	20	28	50	0	1	1	1	5	8	1	14	19
CYKLISTER														
Øget brug af cykelhjelm	Cyklister med hovedskader	4	17	0	20	0	0	0	1	3	0	2	13	0
Reflekser på cykler	Cyklister i mørke	1	14	17	32	0	0	1	0	2	4	0	12	13
Stiplanlægning	Cyklister	1	10	15	26	0	0	1	1	4	2	1	6	13
Tilbagetrukne stopstreger	Cyklister i 312-uheld	1	11	14	26	0	0	2	1	3	5	0	8	8
Cykelfelter gennem kryds	Cyklister ligeud i kryds	0	7	0	8	0	0	0	0	1	0	0	6	0
KRYDS														
Stoptavler	Vigepligtuheld	2	10	14	26	0	1	2	1	4	7	1	5	5
Rødkørsler	Rødkørselsuh, byzone	2	35	52	89	0	4	7	1	10	19	2	22	25
Farlige ikke-signal-regulerede kryds	Krydsuheld	4	30	44	79	1	2	4	2	11	20	2	17	21
Farlige signal-regulerede kryds	Krydsuheld	1	15	21	37	0	1	2	0	4	8	1	9	11
Hastighedsgrænser i kryds	Krydsuh. med motorktj. over 60 km/t	10	37	62	109	2	5	9	6	27	45	2	6	8
Sortpletarbejde - stats- og amtsveje	Alle uheld i/på sorte pletter	18	107	149	275	5	26	35	14	81	114	0	0	0
Sortpletarbejde - kommuneveje	Alle uheld i/på sorte pletter	35	212	242	489	0	0	0	0	0	0	35	212	242
Rundkørsler	Krydsuheld	6	60	115	182	1	8	16	3	25	59	2	27	40
Trafiksikkerhedsrevision	Alle uheld i/på nye trafikantlæg	46	196	245	487	7	21	28	21	65	91	18	110	125
STRÆKNINGER														
Faste genstande	Alle enuehald	4	19	23	46	1	2	4	2	6	7	2	11	12
Forbedret vejbelysning	Uheld i (tus)mørke m/ vejbelysning	3	39	44	86	0	3	4	1	7	11	2	29	29
Ny vejbelysning	Uheld i mørke u/ vejbelysning	9	20	22	51	1	3	4	5	11	11	2	6	7
Kurvesanering og skiltning	Kurveuheld	9	50	51	110	1	3	3	4	18	16	4	30	32
Grå strækninger (rute-g-metoden)	Alle uheld på strækningerne	7	35	46	88	0	0	0	7	35	46	0	0	0
Nyt standardtværnsnit i åbent land	Strækningssuheld i åbent land	30	113	121	264	4	14	14	26	100	107	0	0	0
Fysisk midteradskillelse	Mødeuheld i åbent land	4	8	8	20	1	1	1	4	7	7	0	0	0
Krydsningsfaciliteter for fodgængere	Fodg.uheld ved krydsning	1	12	7	21	0	0	0	0	1	1	1	11	7
Krydsningsfaciliteter for fodgængere	Andre uheld samme steder	1	24	27	52	0	0	0	0	3	4	1	20	23
Bilteknik - hold-afstand-automatik	Bagendekollisioner	1	14	21	36	1	5	8	0	4	9	0	5	4
TRAFIKANTEN														
Øget selebrug, forsæde	Uheld med forsædebilister uden sele	76	290	285	651	16	36	37	37	126	124	23	128	124
Øget selebrug, bagsæde	Uheld med bagsædebilister uden sele	5	38	50	93	2	8	10	2	18	21	1	11	20
Fodgængerreflekser	Fodgængeruheld i mørke (ej belysning)	4	8	5	17	0	1	0	3	4	2	1	4	3
Sikkerhed gennem samtale	Uheld med lastbiler impliceret	9	32	34	75	2	6	6	5	15	19	2	10	9
Virksomhedsplaner	Alle uheld	3	25	32	60	1	3	4	1	9	13	1	13	15
Sum														
	Basis: 1998	499	4071	5104	9674	79	434	589	229	1350	1901	191	2289	2612
	Effekt: Sum af enkelttiltag	451	2506	3073	6031	62	233	309	209	874	1191	180	1399	1574
	%-red UDEN korr. for overlap & trafik	90%	62%	60%	62%	79%	54%	52%	91%	65%	63%	94%	61%	60%
	Effekt: korr. for overlap	301	1849	2292	4441	45	178	240	134	604	846	122	1066	1206
	%-red MED korr. for overlap	60%	45%	45%	46%	57%	41%	41%	59%	45%	45%	64%	47%	46%
	Overlap	30%	16%	15%	16%	22%	13%	12%	32%	20%	18%	31%	15%	14%
	Effekt korr. for både overlap og trafikstigning	53%	39,9%	39%	40%	50%	36%	36%	51%	39%	39%	56%	41%	41%
	- do. for Dræbte + Alv. tilskadekomne under ét		41,3%				38%			41%			42%	

	mio. kr. totalt				mio. kr. KOMM				mio. kr. AMTER				mio. kr. STAT				mio. kr. PRIVAT				%	%	%
	invest.	pr. år	drift.	Tot /år	invest.	pr. år	drift.	Tot /år	invest.	pr. år	drift.	Tot /år	invest.	pr. år	drift.	Tot /år	invest.	pr. år	drift.	Tot /år	komm	amt	stat
Automatisk hastighedskontrol	60	5	90	95	0	0	0	0	0	0	0	0	60	5	90	95	0	0	0	0	0%	0%	100%
Hast.begr. på LDV med lav standard	46	4	0	4	37	3	0	3	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	80%	20%	0%
Områdevis hast.begr. i byer	224	19	0	19	224	19	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100%	0%	0%
Trafikveje i byer	1672	139	0	139	836	70	0	70	669	56	0	56	167	14	0	14	0	0	0	0	50%	40%	10%
Hastighedsvisere	40	3	6	9	10	1	2	2	20	2	3	5	10	1	2	2	0	0	0	0	25%	50%	25%
Højere fartstraffe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0%	10%
Bilteknik - hastighedsbegrænsere	850	71	7	78	0	0	0	0	0	0	0	0	85	7	1	8	765	64	6	70	0%	0%	10%
Spritkampagne, kontrol, information	30	3	51	54	0	0	15	15	0	0	12	12	0	0	24	24	30	3	0	3	30%	23%	47%
„Sig fra“-kampagne (Skytsengle)	0	0	6	6	0	0	1	1	0	0	3	3	0	0	2	2	0	0	0	0	10%	50%	40%
Indsats mod medicin og narkotika-påvirkede bilister	2	0	5	5	0	0	0	0	1	0	1	1	2	0	4	4	0	0	0	0	0%	25%	75%
Øget brug af cykelhjelm	6	1	4	5	1	0	1	1	1	0	1	1	4	0	3	3	0	0	0	0	17%	17%	66%
Reflekser på cykler	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0%	0%	100%
Stiplanlægning	100	8	0	8	90	8	0	8	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	90%	5%	5%
Tilbagetrukne stopstreger	19	2	0	2	14	1	0	1	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	75%	15%	10%
Cykelfelter gennem kryds	15	1	0	1	11	1	0	1	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	75%	15%	10%
Stoptavler	3	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	25%	25%	50%
Rødkørsler	83	7	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	83	7	1	8	0	0	0	0	0%	0%	100%
Farlige ikke-signal-regulerede kryds	396	33	0	33	198	17	0	17	166	14	0	14	32	3	0	3	0	0	0	0	50%	42%	8%
Farlige signal-regulerede kryds	200	17	0	17	100	8	0	8	80	7	0	7	20	2	0	2	0	0	0	0	50%	40%	10%
Hastighedsgrænser i kryds	5	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	20%	40%	40%
Sortpletarbejde - stats- og amtsveje	392	33	0	33	0	0	0	0	294	25	0	25	98	8	0	8	0	0	0	0	0%	75%	25%
Sortpletarbejde - kommuneveje	412	34	0	34	412	34	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100%	0%	0%
Rundkørsler	364	30	0	30	164	14	0	14	146	12	0	12	55	5	0	5	0	0	0	0	45%	40%	15%
Trafiksikkerhedsrevision	228	19	0	19	68	6	0	6	68	6	0	6	91	8	0	8	0	0	0	0	30%	30%	40%
Faste genstande	88	7	0	7	57	5	0	5	18	1	0	1	13	1	0	1	0	0	0	0	65%	20%	15%
Forbedret vejbelysning	600	50	0	50	450	38	0	38	120	10	0	10	30	3	0	3	0	0	0	0	75%	20%	5%
Ny vejbelysning	720	60	33	93	216	18	10	28	396	33	18	51	108	9	5	14	0	0	0	0	30%	55%	15%
Kurvesanering og skiltning	79	7	0	7	47	4	0	4	28	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	60%	35%	5%
Grå strækninger (rute-9-metoden)	336	28	0	28	0	0	0	0	336	28	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	100%	0%
Nyt standardtværnsnit i åbent land	792	66	0	66	0	0	0	0	673	56	0	56	119	10	0	10	0	0	0	0	0%	85%	15%
Fysisk midteradskillelse	65	5	0	5	0	0	0	0	55	5	0	5	10	1	0	1	0	0	0	0	0%	85%	15%
Krydsningsfaciliteter for fodgængere	12	1	0	1	9	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80%	20%	0%
Krydsningsfaciliteter for fodgængere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80%	20%	0%
Bilteknik - hold-afstand-automatik	373	31	5	36	0	0	0	0	0	0	0	0	37	3	1	4	335	28	5	32	0%	0%	100%
Øget selebrug, forsæde	400	33	4	37	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	2	2	400	33	0	33	30%	30%	40%
Øget selebrug, bagsæde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30%	30%	40%
Fodgængerreflekser	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	1	1	0	0	0	0	10%	60%	30%
Sikkerhed gennem samtale	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3	3	0	0	0	0	0%	20%	80%
Virksomhedsplaner	0	0	10	10	0	0	3	3	0	0	3	3	0	0	5	5	0	0	0	0	25%	25%	50%
	8612	229		918				278				302				226				112			

	omkostn. mio./år	effekt dr+alv.tilsk
Automatisk hastighedskontrol	95	284
Hast.begr. på LDV med lav standard	4	13
Områdevis hast.begr. i byer	19	117
Trafikveje i byer	139	152
Hastighedvisere	9	24
Højere fartstraffe	0	95
Bilteknik - hastighedsbegrænser	78	243
Spritkampagne, kontrol, information	54	168
„Sig fra“-kampagne (Skytsengle)	6	53
Indsats mod medicin og narkotikapåvirkede bilister	5	22
Øget brug af cykelhjelm	5	20
Reflekser på cykler	0	15
Stiplanlægning	8	11
Tilbagetrukne stopstreger	2	12
Cykelfelter gennem kryds	1	8
Stoptavler	0	12
Rødkørsler	8	37
Farlige ikke-signal-regulerede kryds	33	35
Farlige signal-regulerede kryds	17	16
Hastighedsgrænser i kryds	0	47
Sortpletarbejde - stats- og amtsveje	33	125
Sortpletarbejde - kommuneveje	34	247
Rundkørsler	30	66
Trafiksikkerhedsrevision	19	242
Faste genstande	7	23
Forbedret vejbelysning	50	42
Ny vejbelysning	93	29
Kurvesanering og skiltning	7	59
Grå strækninger (rute-9-metoden)	28	42
Nyt standardtværsnit i åbent land	66	143
Fysisk midteradskillelse	5	12
Krydsningsfaciliteter for fodgængere	1	14
Krydsningsfaciliteter for fodgængere	0	25
Bilteknik - hold-afstand-automatik	36	15
Øget selebrug, bagsæde	0	42
Fodgængerreflekser	3	13
Sikkerhed gennem samtale	4	41
Virksomhedsplaner	10	28

Færdselssikkerhedskommissionen

Repræsentanter (stemmeret)

MF Helge Adam Møller som repræsentant for Det konservative Folkeparti (formand)

MF Dorte Bennedsen som repræsentant for Socialdemokratiet (næstformand)

MF Erik Jacobsen som repræsentant for Venstre

MF Margrete Auken som repræsentant for Socialistisk Folkeparti

MF Henrik Svane som repræsentant for Det Radikale Venstre

MF Arne Melchior som repræsentant for Centrum-Demokraterne

MF Tom Behnke som repræsentant for Frihed 2000

MF Klaus Kjær som repræsentant for Dansk Folkeparti

MF Ole M. Nielsen som repræsentant for Kristeligt Folkeparti

Civilingeniør Jørgen Randløv Madsen som repræsentant for Enhedslisten

Amtsrådsmedlem Bent Pedersen, Nordjyllands Amt, som repræsentant for Amtsrådsforeningen i Danmark

Kørelærer Erling Hansen som repræsentant for Dansk Kørelærer-Union

Ordførende direktør Michael Svane som repræsentant for Dansk Transport og Logistik (DTL)

Forretningsfører Orla Petersen som repræsentant for Specialarbejderforbundet i Danmark

Adm. direktør Erik Ebbe Lauridsen som repræsentant for Forenede Danske Motorejere

Administrationschef Helle Bliddal som repræsentant for Dansk Cyklist Forbund

Byrådsmedlem Dagny Bonefeld, Nordborg Kommune, som repræsentant for Kommunernes Landsforening samt Københavns og Frederiksberg kommuner i fællesskab

Afdelingschef Kurt Lykstoft Larsen som repræsentant for Trafikministeriet

Kontorchef Lene B. Rasmussen som repræsentant for Trafikministeriet

Kontorchef Mogens Kjærgaard Møller som repræsentant for Justitsministeriet

Fuldmægtig Gitte Tuesen som repræsentant for Miljø- og Energiministeriet

Faste sagkyndige (uden stemmeret)

Læge Dorrit Müller som fast sagkyndig for Sundhedsstyrelsen

Vejsektorchef Sven Krarup Nielsen som fast sagkyndig for Vejdirektoratet

Chefpolitiinspektør Mogens Wilbert som fast sagkyndig for Rigspolitichefen

Vicepolitidirektør Martha Therkelsen som fast sagkyndig for Politidirektøren i København

Politiassistent Hans Illum Hansen som fast sagkyndig for Dansk Politiforbund

Politimester Kjeld Roum Svendsen som fast sagkyndig for Politimesterforeningen

Forskningschef Kurt Erling Petersen som fast sagkyndig for Rådet for Trafiksikkerhedsforskning

Direktør Jørgen Gram som fast sagkyndig for Rådet for Større Færdselssikkerhed

Kontorchef Jan Lindeskov som fast sagkyndig for Færdselsstyrelsen

Kontorchef Andreas Roost som fast sagkyndig for Statens Bilinspektion

Direktør Ulla Engel, Grenå Kommune, som fast sagkyndig for Kommunernes Landsforening

Vejchef Svend Petersen, Sønderjyllands Amtsråd, som fast sagkyndig for Amtsrådsforeningen i Danmark

Sekretariat

Fuldmægtig Susan Frausing Nielsen, Trafikministeriet (sekretariatsleder)

Fuldmægtig Louise Heilberg, Trafikministeriet (sekretær)

Kontorfuldmægtig Kirsten Olsson, Trafikministeriet (sekretariatsmedhjælper)

