

# Færdselsikkerhedskommissionen



## 2021-2030 Handlingsplan

Resumé

## **Titel**

2021-2030  
Handlingsplan  
Resumé

## **Dato**

Februar, 2021

## **Tryk**

Vejdirektoratet  
For at mindske miljøbelastningen trykker  
Vejdirektoratet på papir der opfylder både FSC og  
Ecolabel kravene.

## **Forsidefoto**

Vejdirektoratet

## **Copyright**

Færdselssikkerhedskommissionen, 2021



# Indledning

Med handlingsplanen for perioden 2021- 2030 ønsker Færdselssikkerhedskommissionen at bygge videre på den tidligere handlingsplans målsætning om maksimalt 120 dræbte og maksimalt 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadedkomne i trafikken i 2020. Handlingsplanen tager udgangspunkt i, at ulykker kan forhindres, og at personskaders alvorlighed kan formindskes gennem lovgivning og kontrol, undervisning og kampagner samt vejteknik og sikkerhedsteknologi i køretøjerne – forankret i den seneste opdaterede, forskningsbaserede viden på området.

Handlingsplanen består af to dokumenter; "Mål og Strategi" beskriver bl.a. målsætningen og fokusområderne samt nogle af planens forudsætninger, herunder udviklingen i den tidligere planperiode, mens de konkrete indsatser beskrives i det andet dokument "Anbefaling til indsatser".

Handlingsplanen er udarbejdet i et bredt samarbejde, hvor alle aktører, som er repræsenteret i Færdselssikkerhedskommissionen, har haft mulighed for at bidrage.

Handlingsplanen er offentlig tilgængelig på Færdselssikkerhedskommissionens hjemmeside: [faerdselssikkerhedskommissionen.dk](https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk)



## Målsætning

For at målet for 2030 skal være så enkelt og let at kommunikere som muligt, har Færdselssikkerhedskommissionen valgt følgende målsætning med udgangspunkt i de politiregistrerede trafikulykker:



- I 2030 skal antallet af dræbte i trafikken være 90 eller derunder
- I 2030 skal antallet af alvorligt tilskadekomne i trafikken være 900 eller derunder.

Yderligere har Færdselssikkerhedskommissionen valgt at opstille en supplerende målsætning med udgangspunkt i oplysninger fra Landspatientregistret:

- I 2030 må højst 10.000 mennesker komme lettere til skade i trafikken.

Efter Færdselssikkerhedskommissionens vurdering er det realistisk at nå målsætningen, hvis der træffes de nødvendige politiske beslutninger og afsættes de nødvendige ressourcer. Der skal dog ikke herske tvivl om, at det er et meget ambitiøst mål, og at det er vigtigt, at aktørerne yder en ekstraordinær indsats, hvis målsætningen skal nås.

## Fokusområder

For at indkredse mulige fokusområder, er der set nærmere på antallet af politiregistrerede dræbte og alvorligt tilskadekomne i perioden 2015-2019.

Det største antal dræbte er registreret blandt motoriserede trafikanter i forbindelse med eneulykker og frontalkollisioner på veje i landområde. Der registreres dog også mange dræbte blandt lette trafikanter, især i byområder, og desuden mange dræbte i kryds når alle kategorier af trafikanter betragtes samlet.

Eneulykkerne sker som regel ved, at køretøjet kører af vejen – fx fordi føreren falder i søvn, er distraheret, uopmærksom, kører for hurtigt og/eller mister herredømmet – eller ved at køretøjet ram-

mer en helle, en signalmast eller lignende genstand på vejarealet. Eneulykker med biler bliver især alvorlige, hvis hastigheden er høj, hvis træer eller andre faste genstande uden for vejen påkøres, eller hvis føreren og eventuelle passagerer ikke benytter sele.

De alvorligste frontalkollisioner registreres typisk på almindelige landeveje med én vognbane i hver retning. Ulykkerne kan ske i forbindelse med overhaling, men sker (mindst) lige så ofte ved, at føreren af det ene køretøj fx falder i søvn, er distraheret, uopmærksom og/eller mister herredømmet. Ofte har mindst det ene køretøj kørt hurtigere end hastighedsgrænsen.

Lette trafikanter i byområde udgør langt de fleste alvorligt tilskadekomne – dels i form af krydsulykker med cyklister og knallertførere og dels i form af ulykker med fodgængere. Over 70% af de tilskadekomne i kryds i byområder i perioden 2015-2019 er lette trafikanter. Selvom de fleste personskadeulykker med lette trafikanter sker i byer, bliver en stor andel af de dræbte lette trafikanter dræbt på landeveje, hvor der køres med højere hastighed.

Ulykker i forbindelse med kryds er generelt et stort problem, som afstedkommer mange alvorlige personskader. Krydsulykker involverer ofte fejl fra trafikantens side i form af mangelfuld orientering, uopmærksomhed eller høj hastighed. Selvom det samlede antal dræbte og tilskadekomne er klart størst i byområder, er den enkelte ulykke langt mere alvorlig i landområder end i byområder.

Med udgangspunkt i ovenstående – samt et ønske om særligt fokus på ulykker med unge bilførere – er der udpeget fem fokusområder: **eneulykker, frontalkollisioner, krydsulykker, lette trafikanter og unge bilførere.**

Færdselssikkerhedskommissionen ønsker med disse fem fokusområder både at prioritere en indsats mod de mange personskader blandt lette trafikanter og mod de ulykker med motorkøretøjer, som resulterer i langt de fleste dræbte.

Kommissionens medlemmer har herefter bidraget med anbefalinger til indsatser rettet mod et eller flere af fokusområderne. Indsatserne har været diskuteret og vurderet i en arbejdsgruppe bestående af medlemmer fra Færdselssikkerhedskommissionen og deltagere fra medlemsorganisationerne.



Foto: Rådet for Sikker Trafik

## Anbefalinger til indsatser

Handlingsplanen indeholder over 50 konkrete indsatser, som aktørerne både på det nationale og kommunale niveau og i offentligt og privat regi kan iværksætte for at bidrage til at nå målsætningen.

Indsatserne tager udgangspunkt i, at målsætningen nås ved dels at forebygge ulykkerne, dels ved at formindske personskadernes alvorlighed, når ulykken alligevel sker.

Indsatserne er inddelt i seks hovedkategorier; undervisning og kommunikation, vejudformning og trafikregulering, lovgivning, sanktion og kontrol, køretøjer og sikkerhedsudstyr, data om ulykker samt forskning og samarbejde.

Det er i forhold til den enkelte indsats endvidere angivet på hvilket fokusområde eller hvilke fokusområder, at indsatsen vil understøtte en nedbringelse af ulykker.

## Løbende opfølgning i løbet af planperioden

Færdselssikkerhedskommissionen vil løbende følge op på målsætningen gennem hele planperioden. Derudover vil kommissionen overvåge udviklingen i trafiksikkerheden på de danske veje.

Der vil to gange i løbet af planperioden blive foretaget en grundigere statusgennemgang med hensyn til opfyldelse af målsætningen og gennemførelse af de foreslåede indsatser. Dette skal bidrage til at holde fokus på målopfyldelse på kortere sigt og sikre de nødvendige initiativer og prioriteringer og aktørernes engagement.

Færdselssikkerhedskommissionen har desuden valgt at anvende en række KPI'er, som kan belyse udviklingen inden for nogle områder, som har veldokumenteret betydning for trafiksikkerheden. De udvalgte KPI'er tager endvidere udgangspunkt i EU's fastsatte KPI'er på trafiksikkerhedsområdet og suppleres med nationale KPI'er vedrørende undervisning og kommunale trafiksikkerhedshandlingsplaner.

## Færdselssikkerhedskommissionen har valgt følgende otte KPI'er:

- 1. Hastighed** Procentandel af bilister der overholder hastighedsgrænsen på veje med forskellige hastighedsgrænser.
- 2. Hjelmbrug** Procentandel af henholdsvis cyklister (inkl. el-cykler og speed pedelecs), knallert30-førere og el-løbehjulsbrugere der benytter hjelm eller cykelhjelmsairbag i bytrafikken.
- 3. Påvirkning af alkohol, narkotika og medicin** Forholdet mellem antal alvorligt tilskadede og dræbte i ulykker, hvor en eller flere af de involverede er påvirkede af alkohol, narkotika eller medicin, og det samlede antal alvorligt tilskadede og dræbte.
- 4. Distraction/uopmærksomhed** Adfærdsudviklingen for følgende distraktorer ved hastigheder over 40 km/t: Brug af håndholdt og håndfri mobiltelefon til tale, læse og skrive på telefon, betjening af GPS og anden tydelig distraction (finde ting frem eller lægge ting til side).
- 5. Bilparkens stand** Procentandelen af bilparken der er ældre end 10 år.
- 6. Brug af sikkerhedssele** Procentandel af førere af personbiler der anvender sikkerhedssele.
- 7. Færdselsundervisning i grundskolen** Udbredelse af færdselsundervisning i grundskolen i henhold til Børne- og Undervisningsministeriets faglige Fælles Mål for Færdselslære: Andel af skoler, der minimum bruger gåprøve, cyklistprøve og Sikker Trafik LIVE/360 grader samt andel af skoler, der har en færdselskontaktlærer.
- 8. Kommunale trafiksikkerhedshandlingsplaner** Andelen af landets kommuner, der politisk har vedtaget en trafiksikkerhedshandlingsplan.

# Liste over de anbefalede indsatser i handlingsplanens anden del

## Hovedkategori 1

### Undervisning og kommunikation

- 1.1. Styrkelse af færdselsundervisning i skolerne
- 1.2. Trafikundervisning på ungdomsuddannelser
- 1.3. Børn og unges ulykker i fritiden.
- 1.4. Tiltag til støtte for kvalificeret forældre/omsorgspersoners inddragelse – forældre som rollemodeller
- 1.5. Ny køreuddannelse
- 1.6. Uopmærksomhedskampagne
- 1.7. Hastighedskampagne
- 1.8. Unge bilister – Kampagne
- 1.9. Ældre trafikanter – Kampagne
- 1.10. Skolestartskampagne
- 1.11. Spirituskampagne
- 1.12. Øget hjelmbrug – Cykel, knallert og små motoriserede køretøjer
- 1.13. Trafikalkultur – Kampagne
- 1.14. Baglygter – Kampagne
- 1.15. Unge i trafikken – Kampagne for teenagere
- 1.16. Manglende/utilstrækkelig orientering – Kampagne
- 1.17. Trafikpolitik på skoler
- 1.18. Trafikpolitikker i private og offentlige virksomheder. Krav til indkøb.
- 1.19. Trafikpolitik i frivillige foreninger

## Hovedkategori 2

### Vejudformning og trafikregulering

- 2.2. Større udbredelse af trafiksikkerhedsrevision
- 2.3. Trafiksikkerhedsinspektion (drift og vedligehold)
- 2.3. Øget brug af differentierede hastighedsgrænser
- 2.4. Vejtekniske trafiksikkerhedstiltag på veje i åbent land
- 2.5. Vejtekniske trafiksikkerhedstiltag på veje i byzone
- 2.6. Pulje til forbedring af trafiksikkerhed i kommuner
- 2.7. Drift og vedligehold med øget fokus på trafiksikkerhed
- 2.8. Målrettede sikkerhedsforbedringer på det statslige landevejsnet

## **Hovedkategori 3**

### **Lovgivning, sanktion og kontrol**

- 3.1. Politiets indsatser mod for høj hastighed
- 3.2. Kommunernes mulighed for at sætte hastighederne ned i byerne
- 3.3. Øget hastighedskontrol med Automatisk trafikkontrol (ATK)
- 3.4. Klip ved 20 % hastighedsoverskridelse (fartgrænser over 70 km/t)
- 3.5. Politiets indsatser mod spiritus
- 3.6. Behandlingstilbud til spiritusdømte
- 3.7. Klip for manglende brug af sikkerhedssele
- 3.8. Skærpe af de nuværende regler om konfiskation af lille knallert
- 3.9. Politiets indsatser mod uopmærksomhed/distraction
- 3.10. Rødkørselskontrol

## **Hovedkategori 4**

### **Køretøjer og sikkerhedsudstyr**

- 4.1. Tiltag til sikring af køretøjsvedligeholdelse
- 4.2. Direkte udsyn i lastbiler
- 4.3. Målrettede afgiftslettelser på sikkerhedsteknologi

## **Hovedkategori 5**

### **Data om ulykker**

- 5.1. Trafikulykker i et samlet ulykkesregister/database
- 5.2. Systematiseret og opdateret registrering af trafikulykker i Landspatientregisteret
- 5.3. Systematiseret og opdateret trafikulykkesregistrering hos politiet
- 5.4. Ulykkesudpegning 2.0 – baseret på bredere datagrundlag end politiets data

## **Hovedkategori 6**

### **Forskning og samarbejde**

- 6.1. Viden om adfærd samt samspil mellem lette trafikanter og infrastruktur
- 6.2. Erhvervelse af ny trafikikkerhedsviden, brug af den og sikring af, at den bliver kontinuerligt forbedret
- 6.3. Forbedret lys på cykler
- 6.4. Undersøgelse om glatførebekæmpelse og renholdelse
- 6.5. Evaluering af afskaffelsen af det obligatoriske lægetjek ved 75 år
- 6.6. Styrkelse af det regionale trafikikkerhedsarbejde (politikredse)
- 6.7. Digitalt hastighedskort
- 6.8. Håndbog: Kommunale trafikikkerhedsplaner

Transportministeriet  
Færdselssikkerhedskommissionens sekretariat  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00