



Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2013-2020 har til formål at halvere antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede i trafikken i 2020 i forhold til antallet i 2010, svarende til maksimalt 120 dræbte og 1000 alvorligt og 1000 lettere skadede i 2020.



Ny og forenklet status 2017

- Hovedfokus på ulykkesudvikling og nødvendige tiltag
- Fra notat til powerpoint-præsentation
- Fokus på tiltag for de centrale aktører
- Fokus på politiske tiltag

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Tidligere år er der årligt udarbejdet et omfattende og detaljeret statusnotat. I 2017 er det besluttet at udarbejde en ny og forenklet status med særligt fokus på ulykkesudvikling og nødvendige tiltag, i form af en PowerPoint-præsentation suppleret med uddybende noter. Hovedfokus er på de tiltag, som de centrale aktører bør tage aktion på.

Handlingsplanen er pejlemærke for dansk trafiksikkerhedsarbejde



Det gælder:

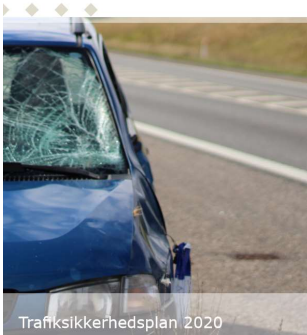
- Politisk opfølgning
- Kommunerne
- Vejdirektoratet
- Færdselsstyrelsen
- Politiet
- Rådet for Sikker Trafik
- Interesseorganisationer
- Private virksomheder
- Tværgående samarbejde
- Forskning – HVU, Transport DTU, AUC, OUH

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Handlingsplanen og de årlige statusnotater fungerer som meget vigtige pejlemærker for opfølgningen på handlingsplanen og for hovedaktørerne i det danske trafiksikkerhedsarbejde: Offentlige centrale myndigheder, landets kommuner, private interesseorganisationer og forskning.

Kommissionens mål og handlingsplan omsættes til kommunale mål og handlingsplaner

Kommunerne fokuserer især på de tiltag, som
kommissionen har peget på



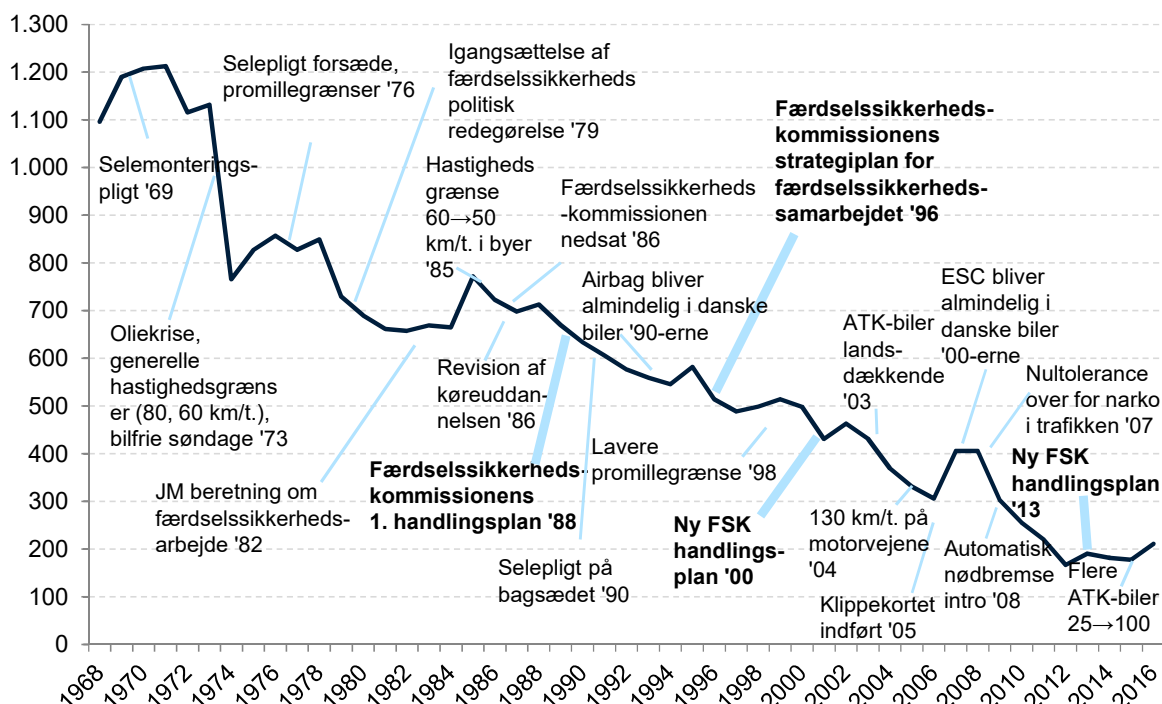
Trafiksikkerhedsplan 2020



Hovedparten af landets kommuner har udarbejdet kommunale trafikhandlingsplaner med mål og tiltag, som er en klar afspejling af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

Politisk opfølgning er afgørende for udviklingen

Antal trafikdræbte i Danmark 1968-2016



Kilde: Rigspolitiet

Implementeringen af lovgivningsmæssige tiltag for at styrke trafiksikkerheden: Sænkede hastighedsgrænser, selekrav, promillegrænser, klippekortet, revideret køreuddannelse, trafiksikkerhedspuljer, øget kontrol m.v., kombineret med de centrale myndigheders og kommunernes opfølgning på handlingsplanens anbefalinger, har spillet en væsentlig rolle i den positive udvikling i dansk trafiksikkerhed, og medført markante fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne frem til 2013.



Nyere politiske tiltag som opfølgning på handlingsplanen

Lovgivningstiltag

- Kørekort til 17-årige
- Revideret kørelæreruddannelse
- Udvidelse af antallet af ATK-biler

Økonomiske incitamer - Den Grønne Pulje:

- Cykelbokse
- Højresvingsulykker med lastbiler,
- Årets trafiksikkerhedsbyer 2011-2014
- Pulje til cykelbokse og sikre kryds 2015 og 2017

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Trafiksikkerhedsbyer

Bag konceptet ligger ønsket om at lave forsøg i stor skala for at se, hvilken effekt det har at sætte massivt ind med trafiksikkerhedsfremmende tiltag indenfor et afgrænset område. En trafiksikkerhedsby er derfor et geografisk afgrænset byområde i en kommune, hvor det vil være muligt at gennemføre en helhedsløsning, der kan højne det generelle trafiksikkerhedsniveau.

Indsatserne kan målrettes på en måde, som det normalt ikke sker i kommunerne. Medfinansieringen fra staten gør, at der kan fokuseres på indsatser indenfor et bestemt område uden også at skulle tage kommunalpolitiske, økonomiske eller andre hensyn om at sprede sol og vind lige i kommunen.

Siden begyndelsen af 1990'erne har trafiksikkerhedspuljer – senest den nu lukkede ”Den Grønne Trafikpulje”, været et afgørende incitament for kommunernes trafiksikkerhedsarbejde og de positive resultater.

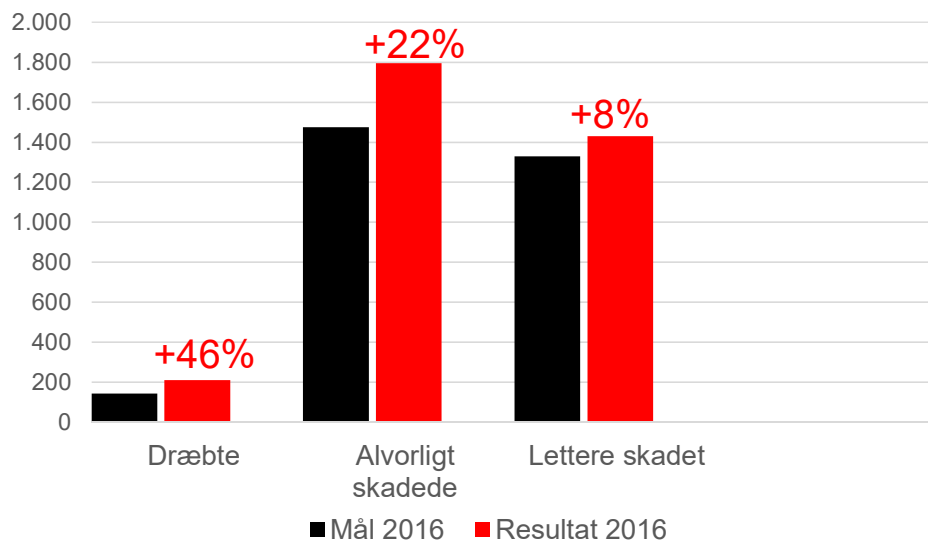
Ulykkesudvikling

Kommissionens mål for 2016 og den faktiske udvikling



Resultat 2016 i forhold til målsætning for 2016:

Stigende antal dræbte og tilskadekomne

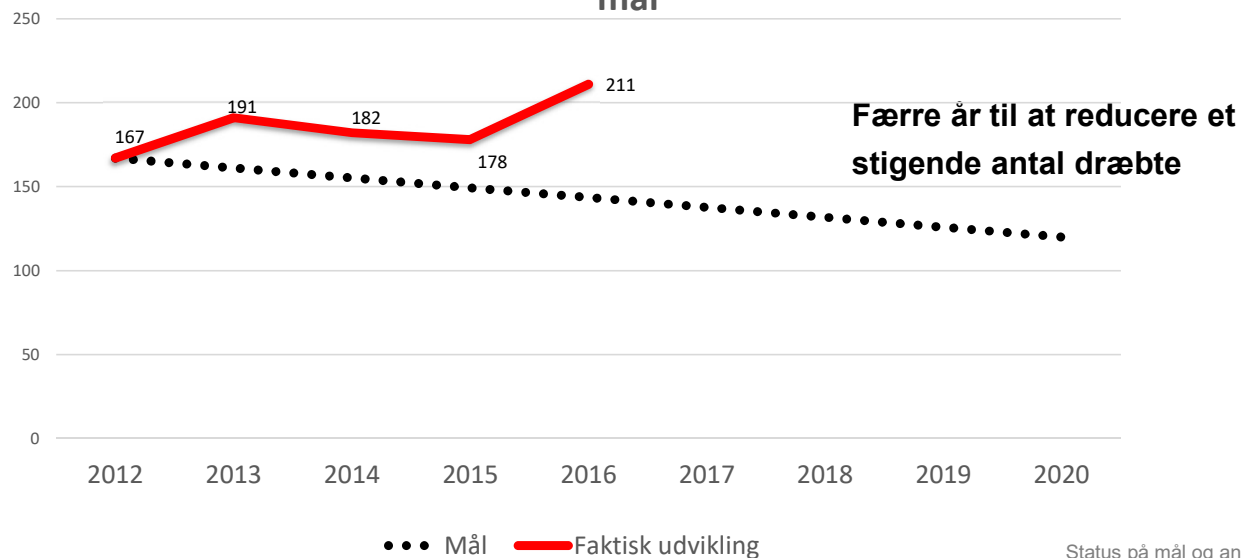


Status på mål og anbefalinger
September 2017

I Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan er der for hvert år fra 2013 til 2020 angivet det pågældende års maksimale mål for antal dræbte, alvorligt tilskadekomne.

Det må konstateres, at i 2016 lå antallet af dræbte 46 % over målet, alvorligt tilskadekomne lå 22 % over målet og lettere tilskadekomne 8 % over målet.

Udviklingen i antal dræbte, i forhold til Kommissionens mål

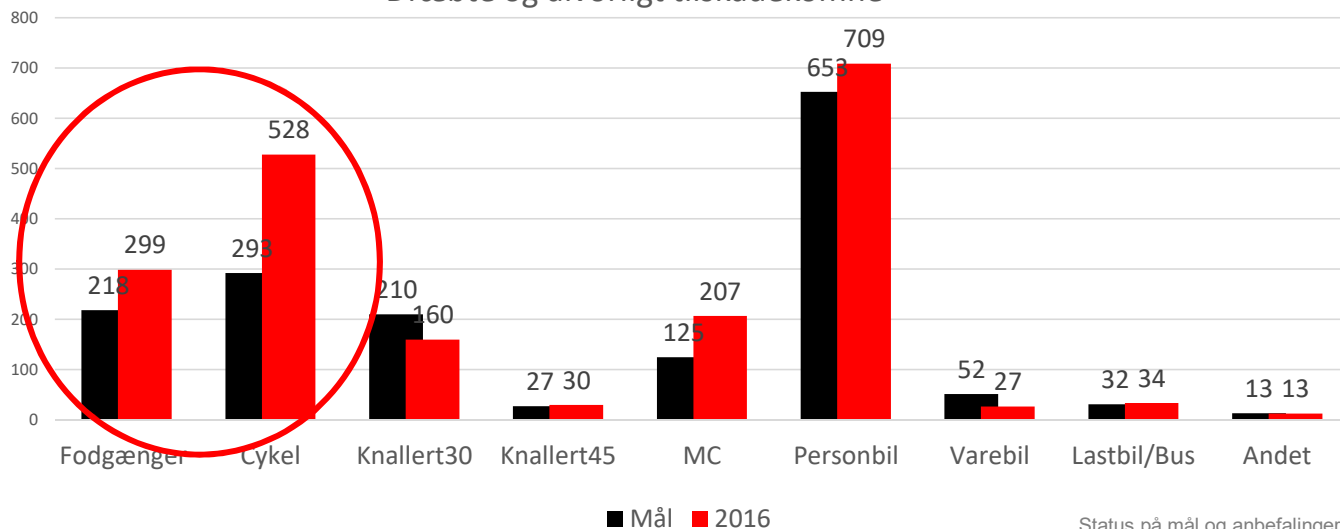


Status på mål og anbefalinger
September 2017

Transportformer - mål og status

Cyklister og fodgængere er væsentligt over mål for 2016

Dræbte og alvorligt tilskadekomne



Status på mål og anbefalinger
September 2017

Den negative udvikling er især kendetegnet ved, at det ikke er lykkedes at frembringe et fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister og fodgængere, som tværtimod viser en stigende tendens. Også antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne motorcyklister og bilister, ligger et stykke over målsætningen for 2017

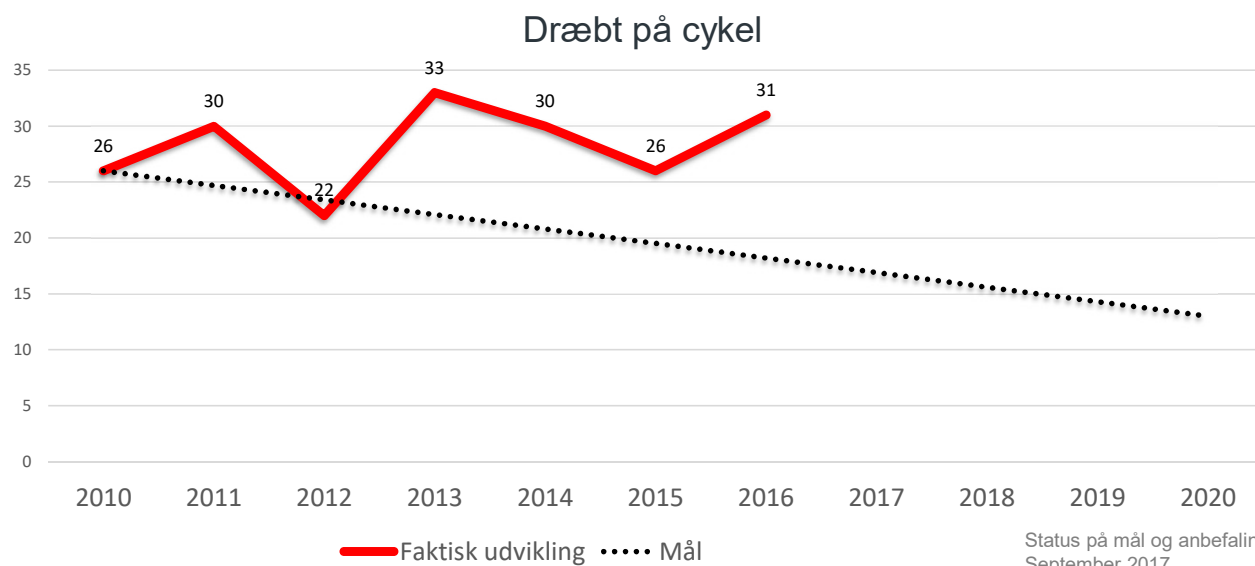
Opprioritering af cyklister, fodgængere og sikkerhedsteknologi i biler - ikke nedprioritering af andre fokusområder

Fokusområde

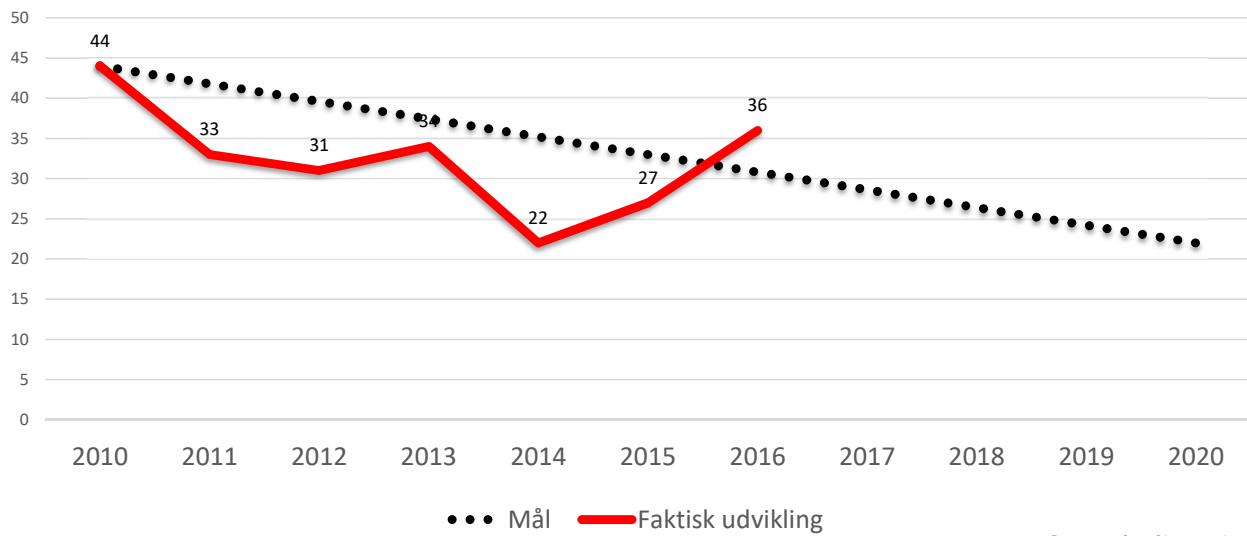
- 1: For høj hastighed – Kontrol, kampagner
- 2: Spiritus, narkotika og medicin - kontrol, kanpagner
- 3: Uopmærksomhed – kontrol, kampagner, rumleriller m.v.
- 4: Manglende sele- og hjelmbrug – kontrol og cykelhjelm
- 5: Fodgængere
- 6: Cyklister og knallertførere
- 7: Unge bilister op til 24 år – Undervisning, kørekort 17 årige
- 8: Mødeulykker
- 9: Eneulykker
- 10: Ulykker i kryds i åbent land

De 10 fokusområder i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan, er fortsat bærende, men det er vigtigt at opprioritere indsatserne rettet mod cyklisters, fodgængeres trafiksikkerhed og sikkerhedsteknologi i bilerne, som kan forebygge de alvorligste ulykkestyper.

Antallet af dræbte cyklister afviger klart fra målsætningen

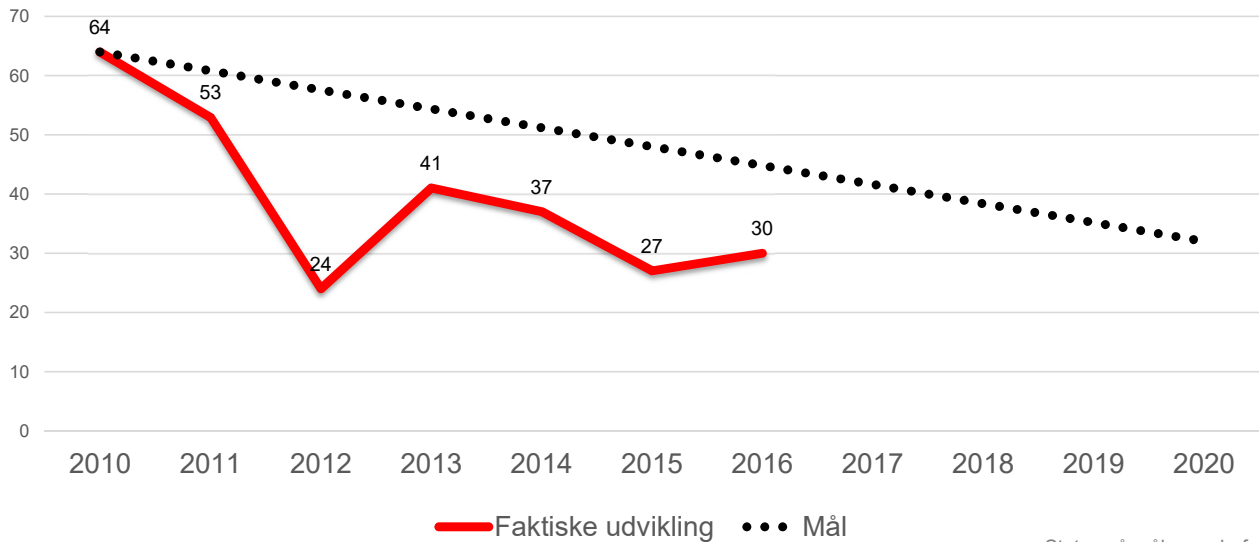


Antallet af dræbte fodgængere er steget siden 2014



Status på mål og anbefalinger
September 2017

Den gode historie Dræbte i spritulykker halveret på 7 år

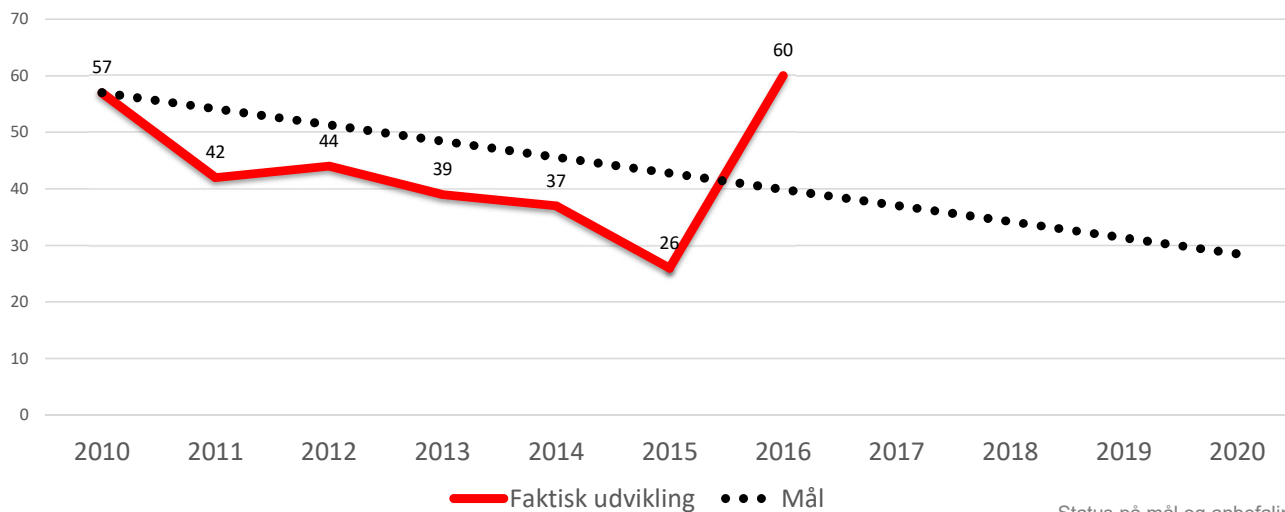


Status på mål og anbefalinger
September 2017

Udviklingen rummer dog også en meget positiv udvikling for spritulykker, hvor antallet af dræbte er halveret på 7 år.

Dræbt i ulykker med en spirituspåvirket fører af et motorkøretøj

Øvrig udvikling: antallet af implicerede tunge køretøjer i dødsulykker (lastbil, bus og traktor) er steget



Status på mål og anbefalinger
September 2017

Hvorfor stiger dræbte i ulykker med tungvogne

(Primært stigning med lastbiler)

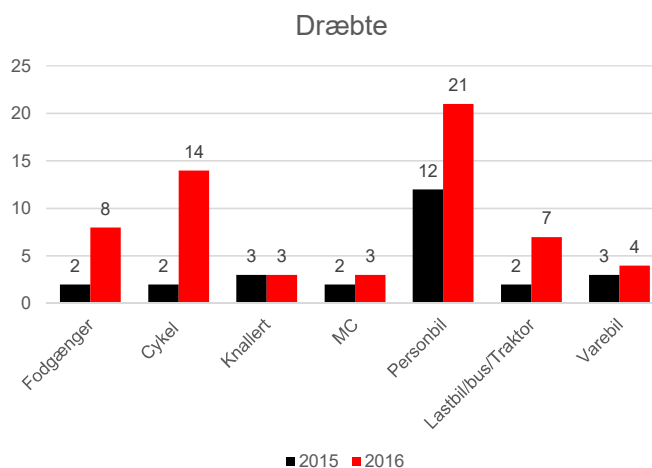
Udvikling 2015-16

By +13 dræbte
Land +21 dræbte

Mødeulykker +11 dødsulykker
Fodgængerulykker +6 dødsulykker
Krydsulykker +16 dødsulykker

Stigningen hos cykler er krydsulykker inkl.
Højresvingsulykker.

Personbil, varebil og tungvogne selv er Bagende-
kollisioner og mødeulykker





Hvordan kan den negative udvikling vendes:

- Fokus på tiltag rettet mod cyklister og fodgængere
- Udbredelse af sikkerhedsteknologi i biler
- Fokus på politiske tiltag – lovgivning og økonomiske incitamerter

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Tiltag til at modvirke den negative udvikling

Overordnet anbefaler Kommissionen, at der især fokuseres på tiltag rettet mod forbedring af cyklisters og fodgængeres trafiksikkerhed

Udbredelse af sikkerhedsteknologier i nye biler

Politiske tiltag vedr. lovgivning og økonomiske incitamerter

Anbefalinger

Fokus på tiltag rettet mod cyklister og fodgængere





Cyklister og fodgængere – Vejtekniske tiltag

Enkle, effektive vejtekniske tiltag:

- Hastighedstilpasning – hastighedszoner
- Krydsforbedringer
- Trafiksikkerhedspulje som incitament

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Der skal sættes fokus på vejtekniske tiltag, som er enkle og effektive. De alvorligste ulykker med cyklister og fodgængere er i kollision med bilister og lastbiler. Bilisternes hastighed er en væsentlig faktor og derfor skal der sættes ind med hastighedstilpasning og med hastighedszoner, ligesom krydsforbedringer kan forebygge ulykker med cyklister. For fodgængere vil etablering af midterarealer på tosporede veje øge sikkerheden ved krydsning af vej. Til at styrke kommunernes implementering af disse typer af vejtekniske tiltag anbefales det, at der politisk etableres trafiksikkerhedspuljer.



Cyklister og fodgængere – Kontrol og sanktion

- Hastighedskontrol af bilister
- Kontrol af uopmærksomhed
- Tungvognskontroller

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Kontrol og sanktion af bilisters hastighed og opmærksomhed, såvel som cyklisters opmærksomhed og vigepligtsoverholdelse er vigtig. Med henblik på højresvingsulykker, anbefales målrettede tungvognskontroller.



Cyklister og fodgængere – Kommunikation

Kommunikation om:

- Cyklister og fodgængeres egne handlemuligheder
 - opmærksomhed, orientering og synlighed
 - Undervisning
- Kommunikation til bilister vedr. lette trafikanter – fart, uopmærksomhed
- Ældre cyklisters og fodgængeres særlige risiko

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Parternes manglende eller utilstrækkelige opmærksomhed og orientering er vigtige ulykkesfaktorer i ulykker mellem bilister og cyklister/fodgængere. Det er derfor vigtigt, at der gennemføres kommunikationsindsatser til både fodgængere, cyklister og bilister om uopmærksomhed, orientering og synlighed.

Der bør endvidere være særligt fokus på kommunikationsindsatser rettet mod ældre fodgængere og cyklister, som tegner sig for en uforholdsmæssig stor andel af dræbte og alvorligt tilskadekomne.

Anbefalinger

Udbredelse af sikkerhedsteknologi i biler



Bilernes sikkerhedsteknologi

- Indsatser: Stat og kommuner



- Udbredelse af vejtekniske tiltag som kan støtte funktionerne i de mest effektive sikkerhedsteknologier for bilister (fx vejafmærkning, skiltning mv.)
- Stat og kommuner som rollemodeller - sikkerhedsteknologi som indkøbsparameter og medvirken til dokumentation af effekt

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Sikkerhedsteknologien "Linjevogterfunktion" i nye biler er meget afhængig af klar og tydelig vejafmærkning og skiltning for at fungere optimalt. Det er derfor vigtigt, at vejbestyrelsen sikrer optimal afmærkning og skiltning på vejene, for at bilernes udstyr kan aflæse vejens forløb korrekt.

Stat og kommuner kan virke som rollemodel ved at opstille krav til sikkerhedsudstyr ved nyanskaffelse af køretøjer og tilsvarende krav til køretøjerne i udbudsmateriale. Københavns Kommune har med krav i udbudsmateriale sikret, at en meget stor del af renovationskørslen foretages med lastbiler med lavt førerhus og "glasdøre" i højre side.

Bilernes sikkerhedsteknologi - Kommunikation



Kommunikation til bilkøbere:

- Viden om effekt af sikkerhedsteknologier
- Brugererfaringer med sikkerhedsteknologi
- Positive erfaringer og negative erfaringer nationalt og internationalt

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Vigtigt, at der løbende igangsættes kommunikationsindsatser, som formidler viden om erfaringerne med de nye sikkerhedsteknologier og deres effekt.

Bilernes sikkerhedsteknologi – Politiske tiltag

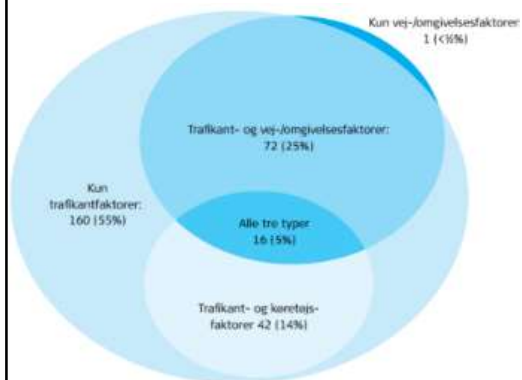
Økonomiske incitamenter:

- Brug af afgiftssystemet til at stimulere udbredelsen af det mest effektive sikkerhedsudstyr for bilister, til forebyggelse af alvorlige ulykker med bilister, cyklister og fodgængere
- Fokus på udbredelse af de mest effektive sikkerhedssystemer til især mikro-, lille- og mellemklassebiler, som er dem der sælges flest af i Danmark



Status på mål og anbefalinger
September 2017

Politisk er det vigtigt, at der vedtages tiltag, som øger de økonomiske incitamenter til, at købere vælger nye biler med et højt og effektivt sikkerhedsteknologiniveau, og at incitamentspolitikken sikrer en hurtig "nedsivning" til mellem-, små og mikroklassebiler.



Menneskelige fejl er en faktor i 99% af alle personskadeulykker

Kilde: Havarikommissionen

Fortsat fokus på de vigtigste ulykkes- og skadesfaktorer

- Fart
- Uopmærksomhed
- Spiritus og narkotika
- Manglende sele- og hjelmbrug

Status på mål og anbefalinger
September 2017

De anbefalede øgede indsatser for cyklister og fodgængere må ikke medføre en svækkelse af de traditionelle fokusområder, som fortsat tegner sig for en markant andel af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken: Fart, uopmærksomhed, spiritus og narkotika samt manglende sele- og hjelmbrug.



Nye højere ulykkesomkostninger

Nye omkostningsberegninger baseret på transportøkonomiske enhedspriser viser, at de samlede udgifter for personskader i 2016 udgjorde mere end 13 mia. kr.

Var målene for 2016 opfyldt ville det have betydet en **besparelse på 1,874 mia. kr. alene i 2016** (2,665 mia. kr. i hele perioden)

Kommunernes trafikikkerhedsarbejde er krumtap i trafikikkerhedsudviklingen.

Indsats:

Etablering af pulje til støtte og udvikling af de mest effektive tiltag over for bilister, cyklister og fodgængere samt til gennemførelse af forskningsbaserede evalueringer

Status på mål og anbefalinger
September 2017

Nye omkostningsberegninger baseret på de transportøkonomiske enhedspriser viser, at de samlede udgifter til personskader i 2016 udgjorde 13 mia. kr. Var målene for 2016 blevet opfyldt, havde det betydet en samfundsøkonomisk besparelse på 2,6 mia. kr. Kommunernes indsats er en krumtap i trafikikkerhedsudviklingen, og det anbefales, at der politisk tages initiativer, der kan sikre etablering af en trafikikkerhedspulje, som kan yde støtte til udvikling af de mest effektive tiltag over for bilister, cyklister og fodgængere samt til finansiering af forskningsbaserede evalueringer af gennemførte tiltag.

Personrelaterede uheldsomkostninger for 2017 (Kr/per):

Dræbt: 29.492.829

Alvorligt tilskadekommen: 4.654.307

Lettere tilskadekommen: 608.667

Gennemsnit: 3.832.175

For yderligere information vedr.
Færdselssikkerhedskommissionens
Handlingsplaner:

<http://www.faerdselssikkerhedskommissionen.dk/>