

Færdselssikkerhedskommissionen



2021-2030 Handlingsplan

Mål og Strategi

Titel

2021-2030

Handlingsplan

Mål og strategi

Dato

November, 2020

Tryk

Vejdirektoratet

For at mindske miljøbelastningen trykker

Vejdirektoratet på papir der opfylder både FSC og

Ecolabel kravene.

ISBN (NET)

978-87-93945-88-3

ISBN

978-87-93945-89-0

Forsidefoto

Vejdirektoratet

Copyright

Færdselssikkerhedskommissionen, 2020

Forord

Vi skal alle kunne færdes trygt og sikkert på vores veje

Omkring 180 personer mister livet i trafikken hvert år. Det svarer til knap syv skoleklasser. Flere end 3.000 personer kommer til skade på vores veje hvert år. Det svarer til fem og en halv gange antallet af passagerer på en Airbus A380, som er verdens største fly. Det er alt, alt for mange mennesker. Udgifterne for samfundet er store, og der er så mange ødelagte liv og knuste drømme i slipstrømmen af en ulykke.

Vi ved, at fart, alkohol og uopmærksomhed er væsentlige faktorer til alvorlige ulykker. Vi skal have en styrkelse af trafikmoralen og et opgør med opfattelsen af, at hastighedsgrænserne er vejledende. Det betyder, at en forbedret trafiksikkerhed starter med dig!

Handlingsplanen tager udgangspunkt i, at ulykker kan forhindres, og personskadernes alvorlighed formindskes gennem lovgivning og kontrol, undervisning og kampagner samt vejteknik og sikkerhedsteknologi i køretøjerne, forankret i den seneste opdaterede, forskningsbaserede viden på området.

Færdselssikkerhedskommissionen har sat sig som mål, at der på de danske veje i 2030 højst må blive dræbt 90 mennesker, og højst 900 må komme alvorligt til skade, i politiregistrerede trafikulykker.

Målet svarer til en halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i forhold til niveauet de seneste år og lever desuden op til EU's målsætning for 2030.

For at nå målet er det nødvendigt, at alle er aktivt med. Det gælder stat og kommuner samt offentlige og private virksomheder. Og vigtigst af alt den enkelte trafikant – dig og mig. Nu har kommissionen sat et mål og lavet en plan for det næste årti.



Andreas Steenberg

Formand for Færdselssikkerhedskommissionen



Foto: Vejdirektoratet

Indhold

Forord	3
Færdselssikkerhedskommissionens medlemmer og organisering	7
Indledning	8
Hver ulykke er én for meget	10
Status for ulykkesudvikling og situationen i dag	14
Mål for den samlede indsats 2021-2030	20
Dansk trafiksikkerhed i globalt og europæisk perspektiv	24
Anvendelse af Key Performance Indicators (KPI'er) i handlingsplanen	28
Fokusområder for indsatserne	36
Viden-, data- og metodegrundlag	44
Organisering og finansiering	50
Strategiske overvejelser	52
Strategi	58
Strategiske overvejelser	64



Foto: Havarikommissionen, Christoffer Askman

Færdselssikkerhedskommissionens medlemmer og organisering

Formand og næstformand

Formand: Andreas Steenberg (R)

Næstformand: Kristian Pihl Lorentzen (V)

Formand og næstformand for Færdselssikkerhedskommissionen udnævnes af transportministeren.

Øvrige repræsentanter

Hvert parti, som er repræsenteret i Folketinget, inviteres til at sende en repræsentant til at deltage i Færdselssikkerhedskommissionens møder.

Følgende myndigheder og organisationer er derudover inviteret til at sende en repræsentant til at deltage i Færdselssikkerhedskommissionens møder:

- Dansk Kørelærer-Union, Kørelærerforeningen, Foreningen af Frie Kørelærere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Midtsjællands Kørelærerforening eller Helsingør Kørelærerforening
- Dansk Transport og Logistik (DTL)
- Fagligt Fælles Forbund 3F
- Forenede Danske Motorejere (FDM)
- Cyklistforbundet
- MC Touring Club Danmark eller Danske Motorcyklister
- Dansk Fodgænger Forbund
- Forsikring & Pension
- Rådet for Sikker Trafik
- Kommunernes Landsforening (har dog mulighed for at sende to)
- Styrelsen for Patientsikkerhed
- Lægeforeningen
- DTU Management, Division for Transport (DTU)
- Institut for Byggeri, By og Miljø, Aalborg Universitet
- Rigspolitiet
- Københavns Politi
- Politiforbundet
- Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVV)
- Vejdirektoratet
- Færdselsstyrelsen (har dog mulighed for at sende to)
- Justitsministeriets departement
- Transport- og Boligministeriets departement.

Indledning



Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplaner har i over 30 år dannet ramme for de indsatser, som statslige, regionale, kommunale og private aktører har gennemført inden for trafik-sikkerhedsområdet. Her har den fælles gensidige forpligtelse til at forbedre trafik-sikkerheden været en medvirkende årsag til faldet fra mere end 700 dræbte og 12.000 tilskadekomne pr. år i slutningen af 1980'erne til nutidens omkring 175 dræbte og 3.000 tilskadekomne pr. år.

Max 90 † Max 900 

Færdselssikkerhedskommissionen har sat sig som mål, at der på de danske veje i 2030 højst må blive dræbt 90 mennesker, og at højst 900 må komme alvorligt til skade i henhold til de politiregistrerede trafikulykker.

De sparede liv og de færre tilskadekomne betyder, at færre familier har måttet kæmpe med følgerne af en trafikulykke. For samfundet er der tillige opnået en væsentlig gevinst, idet færre dræbte og tilskadekomne har betydet færre udgifter til behandling, genoptræning og udbetaling af overførselsindkomster. Det kan med andre ord betale sig at investere i trafik-sikkerhed – både for den enkelte og for samfundet som helhed.

Med denne handlingsplan 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 tilskadekomne 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 skal både fungere som et strategisk dokument, der kan bruges i det politiske arbejde, når trafik-sikkerhed skal sættes på dagsordenen, men også som et dokument, hvor aktører på forskellige niveauer og i forskellige sammenhænge

kan hente inspiration i anbefalingerne til konkrete indsatser, der kan højne trafik-sikkerheden.

Målet svarer til en halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne de seneste år, og lever desuden op til EU's målsætning om reduktion af dræbte.

Ligesom i de tidligere handlingsplaner er det politiets ulykkesregistreringer, der ligger til grund for antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Det er imidlertid velkendt, at mange tilskadekomster i trafikken – især de mindre alvorlige tilskadekomster samt tilskadekomster blandt lette trafikanter – aldrig kommer til politiets kendskab. Mange af disse tilskadekomster bliver til gengæld registreret på sygehusenes akutmodtagelser og bliver herfra indberettet til Landspatientregisteret (LPR). Derfor er det besluttet at supplere den ovennævnte målsætning med et mål om at halvere antallet af lette tilskadekomster i henhold til data i Landspatientregisteret.

Færdselssikkerhedskommissionen vil løbende følge op på disse målsætninger gennem hele planperioden. Derudover vil kommissionen overvåge udviklingen i trafik-sikkerheden på de danske veje ved hjælp af en række indikatorer, gennem regelmæssige beregninger af de enkelte trafikantgruppers risiko i trafikken samt ved at følge udviklingen i det samlede antal personskader registreret i Landspatientregisteret.



Hver ulykke er én for meget

Aktører på færdselssikkerheds- området er bl. a.:

- Kommunerne
- Vejdirektoratet
- Færdselsstyrelsen
- Politiet
- Rådet for Sikker Trafik
- Lastbilbranchen
- KL
- Transport- og Boligministeriet
- FDM
- Fagforeninger
- Cyklistforbundet
- Havarikommissionen for Vejtrafikulykker
- Kommunerne/regionerne
- Dansk Kørelærerunion
- DTU
- AAU BUILD

Færdselssikkerhedskommissionens vision er fortsat, at hver ulykke er én for meget. Derfor er det nye mål om maksimalt 90 dræbte, 900 alvorligt tilskadekomne samt 10.000 lettere tilskadekomne et absolut mål, som skal opfyldes uafhængigt af trafikstigninger eller ændringer i transportformer og trafikmønstre.

Max 10.000



Færdselssikkerhedskommissionen har sat sig som mål, at højst 10.000 mennesker må komme lettere til skade i trafikken på de danske veje i 2030 i henhold til Landspatientregisteret.

Sådanne ændringer er en del af de rammevilkår, som trafikikkerhedsarbejdet altid vil være underlagt, og som aktørerne på området må bestræbe

sig på at arbejde indenfor – dels ved at være parat til at udnytte de tendenser i samfundsudviklingen, som giver mulighed for at opnå forbedringer i trafikikkerheden, dels ved at være parat til at pege på de nødvendige indsatser, når ændringer i samfundsudviklingen medfører trafikikkerhedsmæssige problemer.



Efter Færdselssikkerhedskommissionens vurdering er det realistisk at nå 2030-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. I den forbindelse skal det nævnes, at COVID-19-epidemien i 2020 må formodes at påvirke transportvalg og transportmønstre markant allerede ved planperiodens start. Dette vil også blive taget i betragtning, når der i 2024 skal foretages den første samlede revurdering af handlingsplanen.

Opbygning af handlingsplanen

Denne handlingsplan fra Færdselssikkerhedskommissionen dækker perioden fra 2021 til 2030. Det er en forholdsvis lang periode, hvorfor der undervejs vil være behov for at følge op på og eventuelt revidere de foreslåede indsatser til forbedring af trafikikkerheden. For at denne proces kan ske så enkelt som muligt, er handlingsplanen opdelt i to dokumenter:

1. **Mål og Strategi.** Et politisk strategisk dokument (dette dokument) der er målrettet de politikere og tekniske beslutningstagere, der kan træffe beslutninger, prioritere indsatsen og afsætte de nødvendige økonomiske midler til arbejdet med trafikikkerhed både i kommunerne og på landsplan.

Dokumentet indeholder Færdselssikkerhedskommissionens anbefalede mål for arbejdet med trafikikkerhed frem mod 2030 og Key Performance Indicators (KPI'er), hvormed Færdselssikkerhedskommissionen vil følge udviklingen på området. Dokumentet indeholder endvidere de valgte fokusområder inden for trafikikkerhed, en kort beskrivelse af udvalgte rammer og udfordringer samt en beskrivelse af en række strategiske indsatser.

2. **Anbefalinger til indsatser** Dette dokument indeholder aktørernes forslag til indsatser rettet mod de fokusområder, som tilsammen udgør over 90 % af de dræbte og alvorligt tilskadekomne. Rammer og udfordringer bliver uddybet i dette dokument.



Mange aktører – fælles ansvar

Indsatsen omkring trafiksikkerhed er præget af mange aktører, der spænder fra statslige myndigheder til kommunale forvaltninger, brancheforeninger, interesseorganisationer, vidensinstitutioner/ universiteter og private aktører. Der har gennem mange år været tradition for, at aktørerne arbejder tæt sammen for at nå målene på området, og det er Færdselssikkerhedskommissionens klare ønske, at dette tætte samarbejde fortsætter og styrkes i de kommende år.

Alle, der kan bidrage, skal bidrage. Opgaven med at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken kan ikke varetages af én enkelt aktør, men gennem en fælles indsats kan vi nå langt.

Hver enkelt aktør må definere og påtage sig sin del af ansvaret, men skal samtidig være villig til at arbejde på tværs og byde hinanden indenfor i arbejdsfællesskaber og koordinerede indsatser, der er medvirkende til at reducere antallet af ulykker og tilskadekomne på den mest effektive måde set fra et samfundsøkonomisk synspunkt.

Som et eksempel på, hvordan dette samarbejde kan organiseres og forankres, vil Færdselssikkerhedskommissionen fremhæve de kommunale trafiksikkerhedsplaner. Man vil derfor opfordre de kommuner, som endnu ikke har en trafiksikkerhedsplan, til at udarbejde en sådan.





Foto: Vejdirektoratet

Status for ulykkesudvikling og situationen i dag

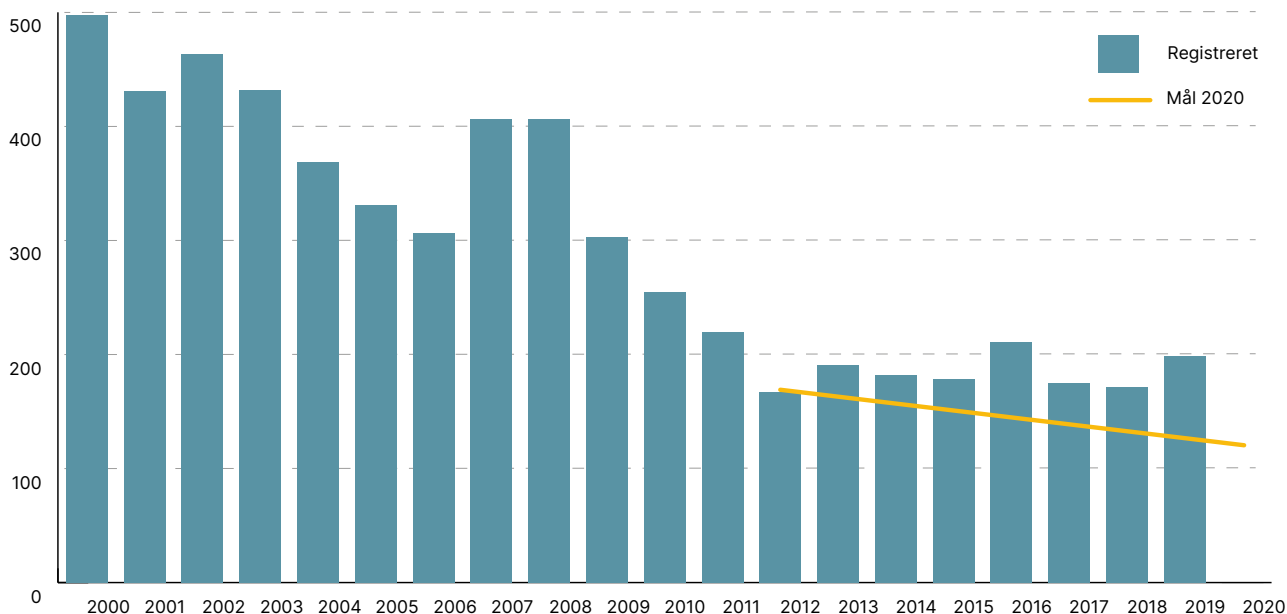


Færdselssikkerhedskommissionen har opstillet mål og præsenteret status for trafikikkerhedssituationen i Danmark gennem en lang årrække. I 1988 kom den første betænkning fra kommissionen. Dengang lå antallet af dræbte i trafikken på omtrent 700 personer pr. år. Udviklingen er gået den rette vej siden da, fordi danske myndigheder, private virksomheder og civilsamfundet har taget ansvar for at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne.

Færdselssikkerhedskommissionens plan for 2013-2020 havde som mål, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skulle halveres i forhold til tallene fra 2010. I 2010 var der registreret 255 dræbte og 2.063 alvorligt tilskadekomne, og derfor valgte man som mål, at der maksimalt skulle være 120 dræbte og 1.000 alvorligt tilskadekomne i 2020. Tallene for antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2010 svarede til gennemsnittet for årene 2009-2011.

Som det kan ses på diagrammet nedenfor, så valgte man, at målkurven for de enkelte år i planperioden skulle starte på niveau med de foreløbige tal for 2012 for at give en mere ambitiøs målsætning at leve op til i alle år i perioden.

Dræbte på alle veje i Danmark



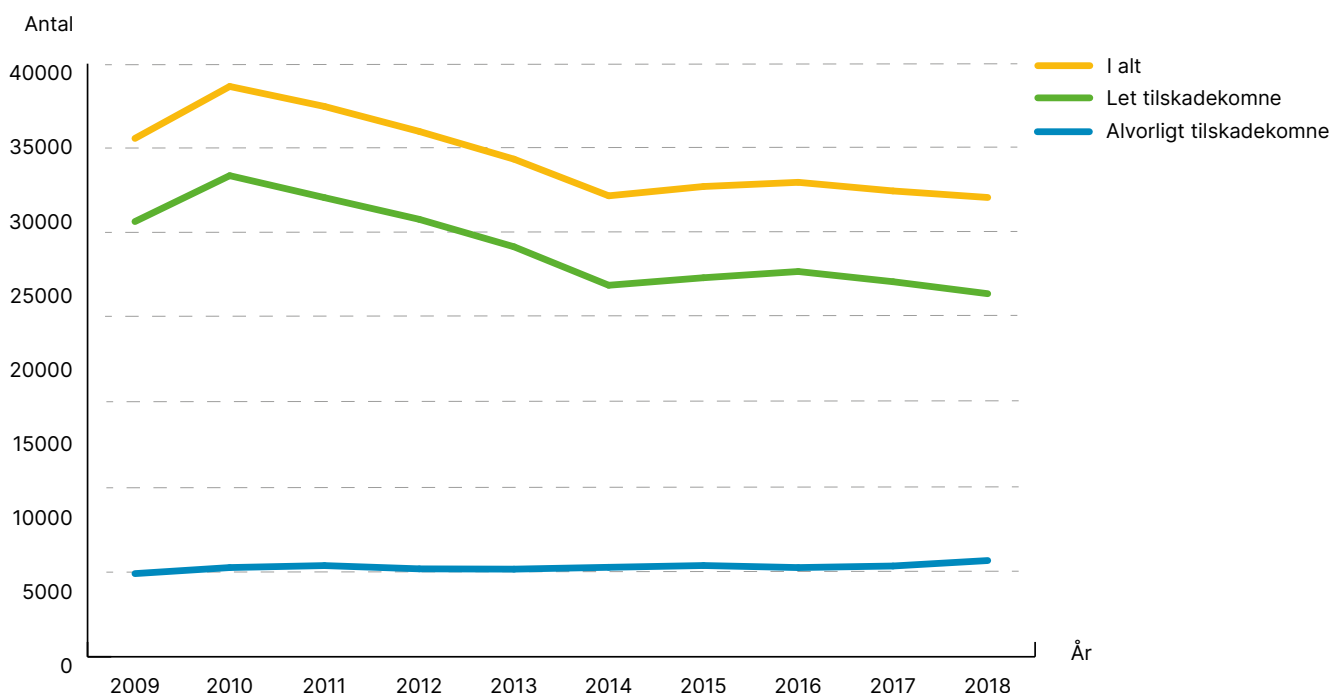
Udviklingen i antallet af trafikdræbte i Danmark i perioden 2000-2019 sammenholdt med Færdselssikkerhedskommissionens målsætning for planperioden 2013-2020. Kilde: Vejdirektoratet.

Det har været vanskeligt at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i perioden. Som det klart fremgår af diagrammet, er der indtrådt en stagnering i den indeværende planperiode, og indtil nu har det årlige antal dræbte hvert år ligget højere end i 2012. I 2019 blev der registreret 199 dræbte, og på trods af COVID-19-pandemien og den effekt, den måtte få, er det umiddelbart ikke sandsynligt, at målet for 2020 kan nås.

Dette gælder også målsætningen for alvorligt tilskadekomne. Antallet af alvorligt tilskadekomne i politiregistrerede ulykker har de seneste par år ligget på stort set samme niveau som ved starten af den indeværende planperiode.

Ser man på data fra Landspatientregisteret (LPR), tegner der sig et tilsvarende billede, blot er antallet af registrerede personskader mange gange større end i de politiregistrerede ulykker, og stagnationen ser ud til at indtræde omkring 2014. Dette fremgår af diagrammet nedenfor, hvor de trafikrelaterede personskader registreret i LPR er opdelt efter alvorlighed og vist gennem en ti-års periode.

Personskader i Landspatientregisteret



Udviklingen i antallet af trafikrelaterede tilskadekomster registreret i Landspatientregisteret (LPR) i perioden 2009-2018.
Kilde: Danmarks Statistik.

Der vil aldrig kunne gives en komplet forklaring på den manglende målopfyldelse. Der er imidlertid næppe tvivl om, at den tydelige stagnation, som ses både i de politiregistrerede personskader og i LPR-tallene, ikke kan forklares med trafikudviklingen alene. Selvom biltrafikarbejdet er steget kraftigt i planperioden 2013-2020, har det også tidligere været tilfældet i lange perioder, hvor der samtidig er sket store fald i antallet af trafikdræbte.

Det er givetvis en del af forklaringen på den manglende målopfyldelse, at en række af de foreslåede tiltag i den nuværende handlingsplan enten ikke er blevet gennemført, at de kun er gennemført i mindre målestok, eller at tiltagene er blevet gennemført så sent i planperioden, at der endnu ikke kan ses en tydelig virkning.

Det gælder eksempelvis flere af de lovgivningsmæssige tiltag, herunder reglen om klip i kørekortet for brug af håndholdt mobiltelefon

mv., der trådte i kraft i 2019. Den foreslåede revision af køreuddannelsen er sat i gang, men er ikke afsluttet og implementeret. Samtidig er nye køretøjstyper som fx el-løbehjul blevet introduceret, og el-cyklerne bidrager efterhånden til såvel cykeltrafkarbejdet som til ulykkesstatistikken i et ikke uvæsentligt omfang. Endelig er trængslen på vejene øget, og mange investeringer i vejinfrastrukturen har som sit primære formål at forbedre fremkommeligheden. Ofte medfører det også forbedringer i trafiksikkerheden, men dette kan ikke tages for givet.

Det understreger, at trafiksikkerhedsforbedringer ikke kommer af sig selv, men kræver de nødvendige ressourcer og meget målrettede indsatser.

Trafikantgrupper

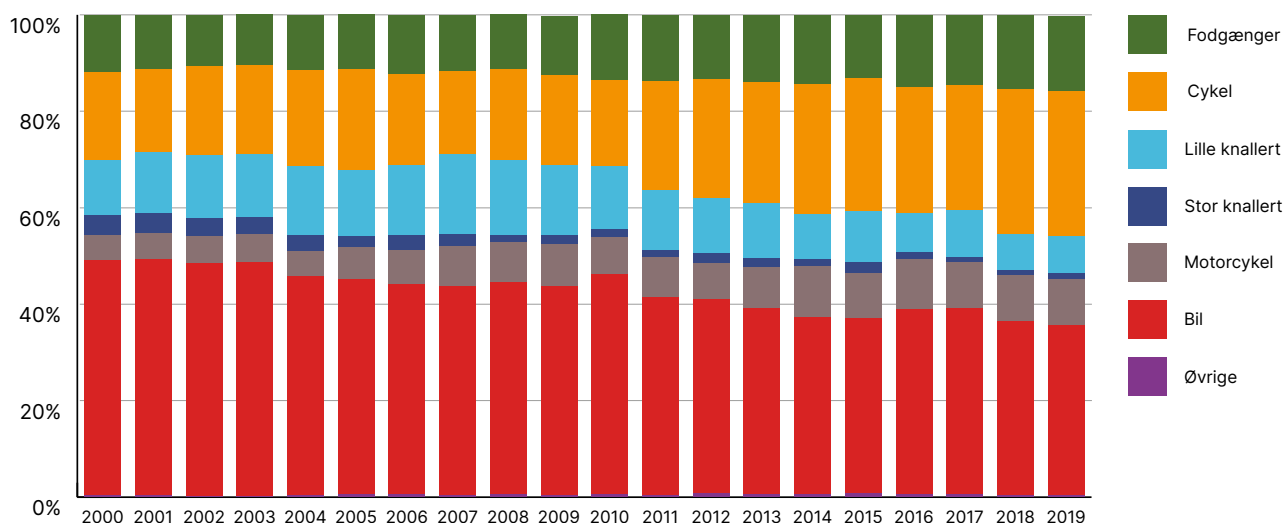
Som nævnt er der det seneste årti ikke sket en markant ændring i det samlede antal dræbte og alvorligt tilskadede. Alligevel kan der konstateres nogle forskydninger i de enkelte trafikantgruppers andele af de dræbte og tilskadede. Dette kan ses på diagrammet nedenfor, som viser udviklingen i de enkelte trafikantgruppers andele af dræbte og politiregistrerede alvorligt tilskadede siden år 2000.

Fodgængere, cyklister og motorcyklister udgør en større andel af de dræbte og alvorligt tilskadede i dag, end det var tilfældet ved den nuværende planperiodes start i 2013, mens bilister og knallertkørere tilsvarende udgør en mindre andel. Går man tilbage til årtusindskiftet, bliver forskellen



Foto: Vejdirektoratet

Trafikantgruppers andel af dræbte og alvorligt tilskadede



Trafikantgruppers procentvise andele af dræbte i politiregistrerede trafikulykker i perioden 2000-2019.

Kilde: Vejdirektoratet.

endnu mere tydelig, især med en markant forskydning omkring årene 2010-2011. Faldet i bilisters andel af de alvorlige personskader er sket parallelt med en stigning i trafikarbejdet (ca. 25 % siden år 2000), som især kan henføres til stigende biltrafik. Knallertkørernes faldende andel er til gengæld i god overensstemmelse med et tilsvarende fald i knallerters trafikarbejde.

Ændringer i trafikarbejdet kan være en vigtig forklaringsparameter for ændringer i ulykkes- og personskadetallene for de enkelte trafikantgrupper. Derfor er det nyttigt ikke kun at se på de absolutte tal, men også at undersøge om der over tid sker ændringer i de enkelte trafikantgruppers ulykkes- og skadesrisiko. Den seneste opgørelse fra DTU ("Risiko i trafikken 2007-2016", offentliggjort i 2018) over trafikantgruppernes risiko viser eksempelvis, at bilisters risiko (både egen og den der påføres andre) gennem en årrække har været faldende, mens cyklisters risiko har været stort set uændret. I et senere afsnit i dette dokument vil der blive redegjort for, hvordan opgørelser over trafikantgruppers ulykkes- og skadesrisiko vil indgå i den løbende evaluering af handlingsplanen.

Den stigende andel af dræbte og alvorligt tilskadekomne fodgængere, cyklister og motorcyklister er naturligvis ikke ensbetydende med, at det absolutte antal af dræbte og alvorligt tilskadekomne blandt disse trafikantgrupper er steget gennem den viste periode. Set over hele

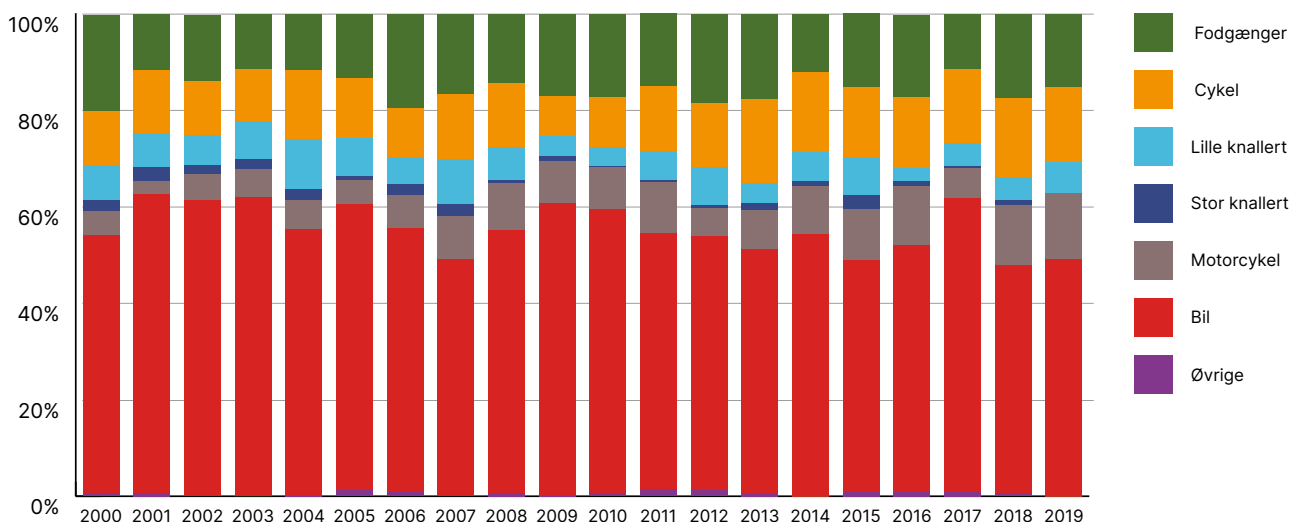
perioden er der sket et fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i alle trafikantgrupperne, men diagrammet giver – sammen med risikovurderingerne – en indikation af, at bilister har haft en større fordel af de trafikikkerhedsforbedringer, der er opnået gennem de sidste 20 år, end de fleste andre trafikantgrupper.

Ses der alene på de enkelte trafikantgruppers andele af de dræbte, kan de fleste af de ovennævnte udviklingstendenser genfindes, om end de fremstår mindre tydelige, hvilket kan ses af diagrammet nedenfor.

Eftersom de bagvedliggende talstørrelser er væsentligt mindre, forekommer der desuden større variation fra år til år end for den samlede mængde af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Den største forskel er dog, at de dræbte generelt fordeler sig anderledes på trafikantgrupperne end summen af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Især udgør bilister i dag en større andel af de dræbte (ca. 50 %) end af de dræbte og alvorligt tilskadekomne tilsammen (under 40 %), mens cyklisters andel af de dræbte (ca. 15 %) er væsentlig mindre.

Betragter man de enkelte trafikantgruppers andele af de alvorlige tilskadekomster i Landspatientregisteret, tegner der sig et helt andet billede – først og fremmest fordelingsmæssigt men til dels også udviklingsmæssigt. Mest bemærkelsesværdigt er det, at cyklister udgør over 70 % af de alvorlige tilskadekomster,

Trafikantgruppernes andel af dræbte



Trafikantgruppernes procentvise andele af dræbte i politiregistrerede trafikulykker i perioden 2000-2019.

Kilde: Vejdirektoratet.

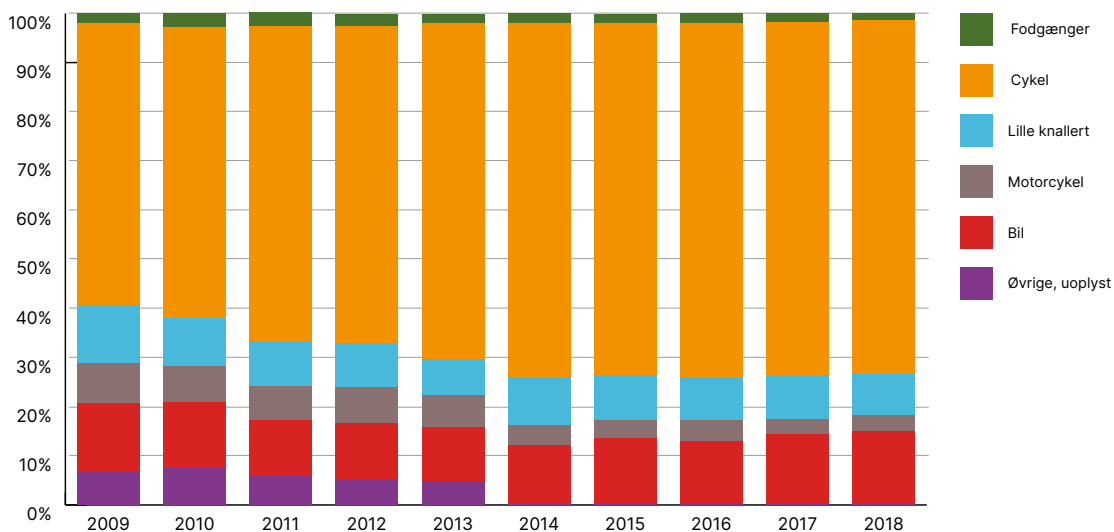


Foto: Vejdirektoratet

mens bilister kun udgør ca. 14 %, og fodgængeres andel er helt nede på omkring 2 %. Desuden er motorcyklisteres andel faldende, hvilket er direkte modsat tendensen fra de politiregistrerede dræbte og tilskadekomne.

Fordelingen i Landspatientregisteret giver en klar indikation af, at trafiksikkerhedsforbedringer for cyklister bør have høj prioritet.

Trafikantgruppers andel af alvorlige personskader i Landspatientregisteret



Trafikantgruppers andele af alvorlige personskader i Landspatientregisteret i perioden 2009-2018

Kilde: Danmarks Statistik.

Mål for den samlede indsats 2021-2030

En halvering af antal dræbte og tilskadekomne



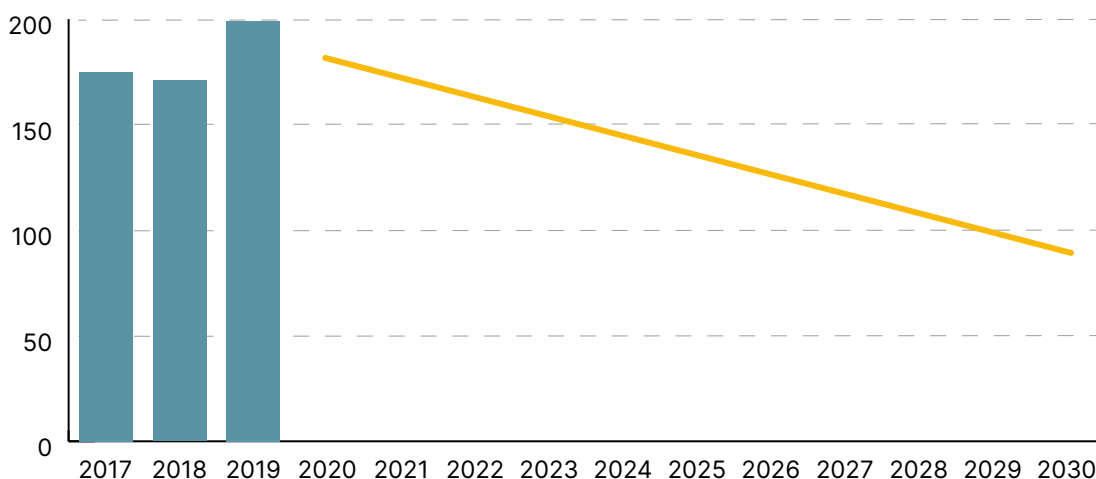
Frem mod 2030

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.

Tallene svarer til en omtrentlig halvering af gennemsnittet for 2017-2019, som er 182 dræbte og 1.813 alvorligt tilskadekomne pr. år. Da antallet af registrerede personskader er underlagt en vis tilfældig variation fra år til år, hvilket især gælder antallet af dræbte, er der taget udgangspunkt i et gennemsnit for tre år, således som det også var tilfældet med handlingsplanen for 2013-2020.

Dræbte i 2017-2019 og mål for kommende planperiode



Trafikdræbte i Danmark i perioden 2017-2019. Den gule linje viser mål for planperioden 2021-2030 ved en halvering af antal dræbte i perioden. Kilde: Vejdirektoratet.

Målsætningens tal kan synes meget lidt ambitiøse set i lyset af, at det næsten er de samme mål som for perioden 2013-2020. Men da antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne ikke er reduceret som ønsket, er kommissionens mål stadigvæk en udfordring for Danmark, og arbejdet med at nå målene kræver en stor indsats af alle aktører. Dette understreger vigtigheden af at arbejde målrettet og systematisk, herunder at tage afsæt i de indsatser, som anbefales i handlingsplanens anden del, Anbefalinger til indsatser. Samtidig bør der være fokus på at tilvejebringe såvel det lovgivningsmæssige som det økonomiske grundlag for at bringe de anbefalede indsatser i spil.

I målsætningen er fokus lagt på de dræbte og alvorligt tilskadekomne i de politiregistrerede ulykker, hvilket er en ændring i forhold til den tidligere målsætning frem mod 2020. Dette er der primært to grunde til. Først og fremmest finder Færdselssikkerhedskommissionen, på baggrund af de nuværende ulykkestal, at det er nødvendigt i de næste 10 år at sætte alle kræfter ind på at få nedbragt antallet af alvorlige trafikulykker. Derudover er det blandt de lette tilskadekomster, at der er registreret den største fremgang i den aktuelle planperiode. Dermed er antallet af lette tilskadekomster, der registreres af politiet, efterhånden på et niveau, hvor tilfældigheder og usikkerhed om registreringsgraden kan få stor betydning ved fastlæggelse af mål og den løbende opfølgning. På denne baggrund finder Færdselssikkerhedskommissionen ikke, det er hensigtsmæssigt at opstille en målsætning for lette tilskadekomster baseret på de politiregistrerede ulykker.

Det betyder ikke, at indsatsen over for lettere tilskadekomne glemmes. I erkendelse af, at mange tilskadekomster i trafikken ikke registreres af politiet, har Færdselssikkerhedskommissionen valgt at opstille en supplerende målsætning med udgangspunkt i oplysninger fra Landspatientregisteret:

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

Det kan være en stor udfordring at have enslydende målsætninger for både alvorlige og lettere tilskadekomne. Når antallet af alvorligt tilskadekomne falder, kan det i visse tilfælde få som konsekvens, at antallet af lettere tilskadekomne stiger, fordi ulykkerne blot bliver mindre alvorlige.

Ofte vil de forebyggende indsatser og virkemidler, der skal til for at reducere antallet af alvorlige trafikulykker, dog også have en afsmittende og forebyggende effekt på de mindre alvorlige ulykker og dermed bidrage til også at reducere antallet af lettere tilskadekomne.

Med disse målsætninger lægger Færdselssikkerhedskommissionen op til, at Danmark i arbejdet med trafiksikkerhed følger og tager udgangspunkt i den europæiske målsætning. EU-kommissionen har således vedtaget som mål, at der skal ske en halvering i antallet af dræbte i trafikken i hele EU i den kommende ti-års periode 2021-2030. Samtidig har EU's transportministre valgt et særskilt mål om at reducere alvorlige tilskadekomster med 50% frem til 2030.

Det er en ambitiøs målsætning for de næste ti år. Danmark ligger blandt de lande i EU, som set ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt er sikrest både i forhold til indbyggertal og i forhold til transportarbejdet, men det kræver til stadighed en fokuseret og engageret indsats på området fra alle aktører i Danmark, så vi fortsat kan være en inspiration for andre lande, hvor trafiksikkerheden er ringere.

Etaper for mål og indsatser – løbende evaluering og opfølgning

Færdselssikkerhedskommissionen vil løbende overvåge udviklingen og følge op på målsætningerne gennem hele planperioden. Som minimum skal dette gøres ved årlige opgørelser over dræbte og alvorligt tilskadekomne i de politiregistrerede ulykker samt lettere tilskadekomne i Landspatientregisteret.

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

Den første statusgennemgang skal foretages efter tre år og den anden efter seks år, hvilket vil sige i hhv. 2024 og 2027. I forbindelse med afslutningen af hver af de to etaper vil der blive afholdt et statusmøde med deltagelse af Færdselssikkerhedskommissionens medlemmer. I den forbindelse vil man tage stilling til, om der skal anbefales nye indsatser, om nogle af indsatserne skal op- eller nedjusteres, og om der skal ændres i målsætningerne, eksempelvis ved anvendelse af nye datakilder.

Generelt er det nyttigt at overvåge og evaluere udviklingen i trafiksikkerheden ved brug af flere datakilder og flere metoder. Derfor vil kommissionen – udover at monitorere udviklingen i forhold til de formulerede målsætninger – løbende evaluere trafiksikkerheden på de danske veje på følgende vis:

- Dels ved at foretage årlige opgørelser over det samlede antal personskader i Landspatientregisteret, opdelt på alvorlige og lette skader samt på trafikantgrupper i det omfang, det er muligt.
- Dels gennem regelmæssige (årlige) beregninger af udvalgte trafikantgruppers risiko i trafikken fordelt på køn og alder baseret på tal fra Transportvaneundersøgelsen (TU) samt politiregistrerede ulykker suppleret med personskader registreret i Landspatientregisteret i det omfang, det er muligt.
- Dels ved hjælp af en række indikatorer – de såkaldte KPI'er – som er nærmere beskrevet i afsnittet Anvendelse af Key Performance Indicators (KPI) i handlingsplanen.

Opgørelserne af de enkelte trafikantgruppers risiko via en kobling af TU-data og ulykkesdata vil give et mere reelt billede af trafiksikkerhedsniveauet. Eksempelvis kunne et eventuelt fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i foråret 2020 blot afspejle færre biler på vejene som følge af COVID-19. Derfor er det vigtigt at vide, om et fald afspejler en succesfuld indsats fra aktørernes side med brug af de rigtige

virkemidler, eller om et fald bare afspejler, at der er færre trafikanter på vejene, herunder om nogle trafikanter har skiftet til andre transportformer, hvor de faktiske ulykkestal sløres af underrapportering.

Rammer og udfordringer

Arbejdet med trafiksikkerhed kan ikke ses isoleret fra resten af samfundet, da udviklingen inden for andre områder har betydning for udviklingen i antal dræbte og tilskadekomne i trafikken, både i positiv og negativ retning.

Også udviklingen inden for transportområdet med fx nye køretøjstyper, den demografiske udvikling, mere trafik på vejene som følge af en gunstig økonomisk samfundsudvikling og mere nethandel som kræver udbringning af pakker, kan gøre det udfordrende at nå de opstillede mål for antal dræbte samt antal alvorligt og lettere tilskadekomne.

Den første statusgennemgang skal foretages efter tre år og den anden efter seks år, hvilket vil sige i hhv. 2024 og 2027.

Det har altid været et væsentligt udgangspunkt for Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplaner, at målene var absolutte. Et liv bliver ikke mindre værd, fordi trafikken stiger, og derfor skulle målene nås, uanset trafikudviklingen og andre udviklingstendenser i samfundet.

Konkret skal udfordringerne håndteres i trafiksikkerhedsarbejdet gennem en passende brug af de velkendte virkemidler i form af politiets håndhævelse af færdselsloven, vejteknik, kommunikation og undervisning samt ved at have fokus på de særlige risikoforhold knyttet til nye køretøjstyper. Derudover kan rammevilkårene også påvirkes gennem lovgivning, krav til køretøjer eller ved at stille trafiksikkerhedsmæssige krav i forbindelse med større samfundsinvesteringer.

De menneskeskabte klimaforandringer er kommet på dagsordenen i Danmark såvel som i Europa og resten af verden. Danmarks langsigtede mål er, at vi i 2050 skal være et klimaneutralt samfund. Et stigende fokus på CO₂-neutrale transportformer såsom cykel/gang og fremkomsten af nye, små motoriserede køretøjer som fx el-løbehjul mv. vil flytte transport fra transportformer med lav

ulykkesrisiko til transportformer med højere ulykkesrisiko. Desuden arbejder mange kommuner ud fra et mere bredt sundhedsperspektiv på at få flere trafikanter op på en cykel.

Det er ikke Færdselssikkerhedskommissionens opgave at tage stilling til disse forskellige mål, men kommissionen anerkender, at de udgør en væsentlig del af de rammevilkår, som arbejdet med at forbedre trafiksikkerheden i Danmark foregår under.

Klimadagsordenen kan også give nye muligheder i trafiksikkerhedsarbejdet. Eksempelvis kan klimatilpasningsprojekter kombineres med trafiksaneringer og andre vejtekniske trafiksikkerhedstiltag. Det vil i den forbindelse også være oplagt at stille krav om trafiksikkerhedsrevision af klimatilpasningsprojekter.

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer derfor alle aktører til at tænke trafiksikkerhed ind i arbejdet med at mindske CO₂-udledningen og mindske konsekvensen af klimaændringerne.

I Danmark er vi allerede langt fremme i denne proces, og vi har som et internationalt førende cykelland et særligt ansvar for fremadrettet at vise nye metoder til sikker og bæredygtig transport. Det kan bruges som inspiration for andre lande, og vi kan fungere som en rollemodel for det globale trafiksikkerhedsarbejde.



Foto: Vejdirektoratet



Dansk trafikssikkerhed i globalt og europæisk perspektiv

Danmark er i dag et af de lande i verden med det laveste antal dræbte i forhold til befolkningstal. Dette er resultatet af årtiers målrettet dansk trafikikkerhedsarbejde, men det er også opnået ved samarbejdet i internationale trafikikkerhedsfora om forskning, ulykkesdata, standardisering inden for vejafmærkning og -skiltning, køretøjsikkerhed, politikontrol mv.

De danske aktører inden for trafikikkerhed samarbejder med private og offentlige organisationer i Norden, EU og også globalt. Dansk viden har bidraget til at forbedre trafikikkerheden uden for landets grænser, og på samme måde har de danske aktører fået viden fra andre lande – først og fremmest fra Norden og Europa men også fra lande som USA, Australien og New Zealand.

Kort sagt havde dansk trafikikkerhed ikke nået sin position uden inspiration udefra. Både de nationale og lokale aktører har trukket på internationale erfaringer vedrørende mål, midler og organisering, fx i form af handlingsplaner, automatisk hastighedskontrol, promillegrænser og trafikikkerhedsrevision.

Det forpligter samtidig Danmark til at fortsætte og videreudvikle det målrettede trafikikkerhedsarbejde. Ikke kun for at opnå de nationale mål, men i høj grad også for aktivt at bidrage til at opfylde internationale mål og planer, der kan nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne.



Trafikkerhed og FN's verdensmål

Hvert år bliver 1,35 mio. mennesker på verdensplan dræbt i trafikken. Det svarer til, at der hvert 24. sekund dør et menneske i en trafikulykke. Globalt set er trafikulykker nu den ottende mest betydende dødsårsag foran eksempelvis hiv/aids, tuberkulose og diarré sygdomme, og trafikulykker er aktuelt (2018) den væsentligste dødsårsag blandt børn og unge voksne i alderen 5-29 år. Samtidig er udviklingen og risikoen meget ulige fordelt, og uligheden øges fortsat. Europa har fx en dødsrate, som er ca. en tredjedel af Afrikas og det halve af Sydøstasiens rate.

Derfor har FN haft stigende fokus på den globale trafikikkerhed som et vigtigt indsatsområde. FN vedtog i 2010 Decade of action for Road Safety 2011-2020 med et mål om at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Målet skal opfyldes ved, at der på nationalt plan sættes fokus på fem søjler/temaer:

- Road safety management
- Safer road users
- Safer roads and mobility
- Safer vehicles
- Post-crash response.

På basis af de fem søjler er der opstillet i alt 11 mål for nationale aktiviteter, som skal bidrage til at opfylde det globale mål for 2020. Set i et dansk perspektiv er det alle tiltag, som har været – og er – hovedelementer i det danske trafikikkerhedsarbejde. Netop de nordiske erfaringer fra det systematiske, målrettede og vidensbaserede trafikikkerhedsarbejde har i betydelig grad bidraget til FN's handlingsplan.

Den trafikikkerhedsmæssige målsætning er senere blevet indarbejdet i FN's verdensmål for en bæredygtig udvikling, som blev lanceret i 2015. Trafikkerhed indgår direkte i både Verdensmål 3 og 11 og har dermed fået en klar prioritering.

Desværre har denne prioritering ikke været tilstrækkelig til at opfylde målsætningen, idet antallet af trafikdrab på verdensplan er stigende. Derfor har FN – med afsæt i WHO-konferencen som blev afholdt i Stockholm i februar 2020 – erklæret perioden 2021-2030 for Second Decade of Action for Road Safety. Ligesom i Danmark er målsætningen at halvere antallet af trafikdræbte i perioden, og der vil bl.a. være fokus på hastigheder i byer ud fra "safe system approach".

EU's handlingsplan for trafikikkerhed 2021-2030 med nye målsætninger

EU's handlingsplan for 2010-2020 havde som mål at halvere antallet af trafikdræbte i planperioden. Det stod allerede i 2017 klart, at EU samlet set var meget langt fra det opsatte mål.

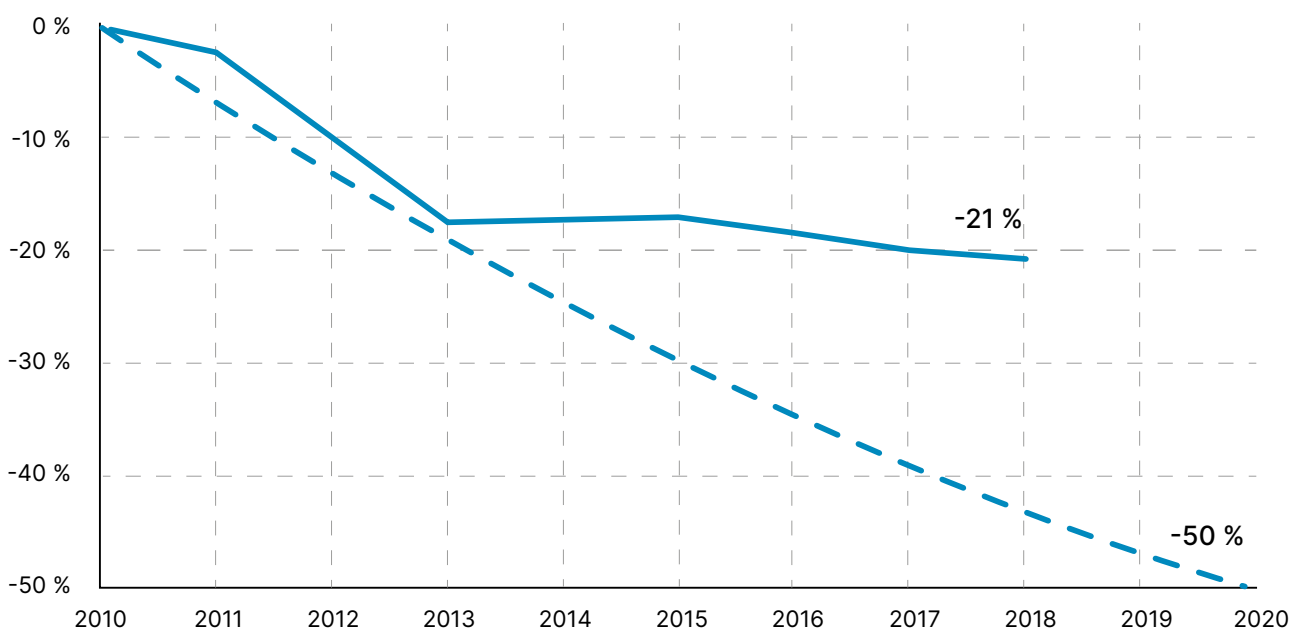
Den nye EU-handlingsplan for 2021-2030 bliver markant mere ambitiøs end handlingsplanen for 2010-2020. Handlingsplanen bygger blandt andet på et reduktionsmål på 50 % for både dræbte og alvorligt tilskadekomne, en styrket koordination mellem centrale og lokale indsatser og mellem



Foto: Rådet for Sikker Trafik

sektorer, ligesom den finansielle støtte til planens realisering øges og understøttes af lovgivning.

Set med danske øjne er det positivt, at der i planen er fokus på køretøjstekniske løsninger til at forbygge ulykker mellem motorkøretøjer og lette trafikanter – herunder harmonisering og udbredelse af nye teknologier såsom nød-bremsesystemer samt bedre direkte udsyn fra lastbilførerbuse – ligesom der er fokus på teknologier, der kan styrke samspillet mellem køretøj, vej og fører.



Reduktion i antal dræbte fra 2010 til 2018 ift. målsætningen for reduktion i dræbte (stiplet line).

Kilde: ETSC Annual report.



Det er ligeledes positivt, at der tilføres økonomiske ressourcer til at realisere planen, samt at planen også indeholder et globalt perspektiv og ansvaret for aktivt at udbrede viden og erfaringer til lande med et stort og akut behov for at løfte trafik-sikkerhedsniveauet.

For at måle udviklingen vil der ske en løbende monitoring baseret på en række særlige nøgletal, de såkaldte KPI'er (Key Performance Indicators).

EU har lagt op til at anvende følgende KPI'er:

-  1. Hastighedsudvikling
-  2. Selebrug
-  3. Hjelmbrug
-  4. Kørsel i påvirket tilstand
-  5. Distraction
-  6. Køretøjsudvikling
-  7. Udvikling i infrastrukturens sikkerhed

Formålet med at anvende KPI'erne er mere udførligt beskrevet i det følgende afsnit.

Anvendelse af Key Performance Indicators (KPI'er) i handlingsplanen



Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne vil altid være underlagt en vis statistisk tilfældighed, ligesom der altid vil være en vis forsinkelse i indsamlingen, kvalitetssikringen og den statistiske behandling af data. Derfor kan udviklingen i de egentlige målparametre – antallet af dræbte og tilskadekomne – ikke nødvendigvis give et tilstrækkeligt præcist eller aktuelt billede af den reelle udvikling på trafiksikkerhedsområdet.

For at overvåge udviklingen i trafiksikkerheden hurtigere og/eller mere præcist kan man indsamle data om en række supplerende parametre – KPI'er – som har dokumenteret betydning for trafiksikkerheden. En KPI er således ikke udtryk for en egentlig selvstændig målsætning, som man tilstræber at opfylde, men er alene et monitoringsværktøj, der:

- Dels kan fungere som en "advarselsslampe" ved at vise en uønsket udviklingstendens, inden den viser sig i antallet af dræbte og tilskadekomne
- Dels kan bidrage til efterfølgende at forklare en konstateret udvikling.

Færdselssikkerhedskommissionen har valgt at anvende en række KPI'er, som kan belyse udviklingen inden for nogle områder, som har vel-dokumenteret betydning for trafiksikkerheden.

De udvalgte KPI'er tager udgangspunkt i EU's fastsatte KPI'er på trafiksikkerhedsområdet og suppleres med nationale KPI'er omkring under-visning og kommunale trafiksikkerhedshandlingsplaner. Der kan derfor ikke ske en direkte sammenligning mellem udviklingen i nationale KPI'er, og KPI'erne som er fastsat af EU.

KPI'erne er nærmere beskrevet nedenfor og vil, sammen med de årlige opgørelser over antallet af dræbte samt alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken, udgøre grundlaget for den løbende monitorering af udviklingen i trafiksikkerheden i Danmark.

Gennem handlingsplanens løbetid vil KPI'erne blive taget op til revision. Både i forhold til om nye metoder med fordel kan anvendes til måling af de nuværende KPI'er, men også i forhold til om der er behov for at supplere med nye KPI'er. Det skal i den forbindelse nævnes, at EU endnu ikke har besluttet sig for en definition af den foreslåede KPI for infrastruktur, og derfor har Færdselssikkerhedskommissionen valgt ikke på nuværende tidspunkt at fastlægge en sådan KPI i dansk kontekst.

Ud over de beskrevne KPI'er vil de enkelte aktører kunne vælge sine egne til at overvåge udviklingen på et specifikt område.

Færdselssikkerhedskommissionen har udvalgt følgende KPI'er:

-  1. Hastighed
-  2. Hjelmbrug
-  3. Påvirkning af alkohol, narkotika og medicin
-  4. Distraction/uopmærksomhed
-  5. Bilparkens stand
-  6. Brug af sikkerhedssele
-  7. Færdselsundervisning i grundskolen
-  8. Kommunale trafiksikkerhedshandlingsplaner

KPI 1: Hastighed

Hastighedsoverskridelser kan være en medvirkende årsag til, at ulykker opstår eller til at gøre dem mere alvorlige. Heldigvis har hastigheden været faldende de senere år, men der bliver stadig kørt for stærkt på de danske veje i forhold til hastighedsbegrænsningerne. Det gælder især på landevejene, hvor mere end 60 % af trafikanterne kører med en hastighed, der er højere end den tilladte. Det er også her, de fleste alvorlige ulykker sker. Derfor vil en nedsættelse af gennemsnitshastigheden på landevejene have den største effekt på antallet af ulykker.

Det er veldokumenteret, at jo højere den gennemsnitlige hastighed er på vejene, jo flere ulykker vil der ske, og jo mere alvorlige vil de være. Desuden har Havarikommissionen for Vejtrafikulykker løbende dokumenteret, at selv små hastighedsoverskridelser kan forværre en ulykke dramatisk.

Definition

Procentandel af bilister der overholder hastighedsgrænsen på veje med forskellige hastighedsgrænser.

Metode

Målepunktet vil tage udgangspunkt i Vejdirektoratets hastighedsbarometer, som bygger på målinger af kørte hastigheder på veje med forskellige hastighedsbegrænsninger:

- Motorveje med hastighedsgrænser på 110 km/t og 130 km/t (eksklusiv motorveje i Københavnsområdet)
- Landeveje på øerne og Jylland
- Veje i store byer og øvrige byer.

Måletidspunktet er valgt til marts-oktober, da vejrliget her ikke er præget af nattefrost, sne eller andet vintervejr.

KPI 2: Hjelmbrug

Det er kendt viden, at brugen af hjelm kan mindske skaderne ved ulykker. Gennem årene er det med kampagner og generel oplysning lykkedes at øge andelen af cyklister, der benytter hjelm, ligesom også hjelmbrugen ved motorcykler og knallerter er høj.

For motorcyklister og knallertkørere er det omkring en femtedel af de dræbte og alvorligt tilskadede, som ikke har anvendt hjelm. Det står i skærende kontrast til, at 97 % generelt benytter hjelm, hvilket giver de manglende hjelmbrugere en voldsom overrepræsentation i ulykkesstatistikken.

Definition

Procentandel af henholdsvis cyklister (inkl. el-cykler og speed pedelecs), knallert30-førere og el-løbehjulsbrugere der benytter hjelm eller cykelhelmsairbag i bytrafikken.

Metode

Rådet for Sikker Trafik foretager en måling, der omfatter registrering af brug/ikke brug af hjelm og cykelhelmsairbag i bytrafik på hverdage henholdsvis morgen, middag og eftermiddag blandt børn, unge, voksne og ældre personer.

Målingen omfatter alle typer af cyklister (inkl. el-cykler og speed pedelecs). Der skelnes således ikke mellem almindelige cykler og cykler med el-assistance. Passagerer på cykler registreres ikke. Derudover registreres der hjelmbrug separat for knallert30-førere og el-løbehjulsbrugere. Aktuelt undersøges det, om der fremadrettet kan foretages en særskilt tælling af el-cyklisters brug af hjelm.

Målingen gennemføres årligt i 32 kommuner fordelt over hele landet og omfatter årligt ca. 11.000 cyklister. I bytrafikken registreres der årligt ca. 400 knallert30-førere. Det årlige antal observationer for el-løbehjul kendes endnu ikke.



Foto: Havarikommissionen, Christoffer Askman

KPI 3: Påvirkning af alkohol, narkotika og medicin

En trafikant, der er påvirket af alkohol, har en øget risiko for at bidrage til trafikulykker. Selvom det er blevet socialt uacceptabelt at køre bil i beruset tilstand, så er andelen af ulykker med spiritus involveret stadig høj, især i de alvorlige ulykker. Kørsel under påvirkning af narkotika og medicin er også kommet mere i fokus. I over 20 % af dødsulykkerne har spiritus, narkotika eller medicin bidraget til, at ulykken skete.

Definition

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.

Metode

Vejdirektoratet vil foretage en måling, der tager udgangspunkt i den officielle ulykkesstatistik, hvor antallet af spiritusulykker og ulykker med medicin og narkotika fremgår.

KPI 4: Distraction/uopmærksomhed

“Kør bil, når du kører bil”. Dette simple slogan burde være let at følge, men undersøgelser har vist, at det ikke er så enkelt. Mange trafikanter har fokus på andet, end det der er væsentligt for at færdes i trafikken.

Den forøgede risiko ved uopmærksomhed ved kørsel er forskningsmæssigt veldokumenteret. Desuden peger temaundersøgelser fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker og resultater fra Den Udvidede Dødsulykkesstatistik på, at uopmærksomhed er blandt de hyppigste ulykkesfaktorer – uopmærksomhed spiller således ind i hver tredje dødsulykke i trafikken.

Årsagerne til uopmærksomheden kan være mange. Træthed står som en væsentlig årsag, ligesom der både uden for køretøjet og især inde i kabinen er en lang række potentielle distraktorer, der kan fjerne opmærksomheden fra trafikken og skabe farlige situationer.

Distraction og uopmærksomhed er problemstillinger, der både er aktuelle for bilister og cyklister. Denne KPI omhandler dog udelukkende adfærdsudviklingen for bilister. Rådet for Sikker Trafik gennemfører med intervaller cyklistundersøgelser med spørgsmål om, hvorvidt cyklisten fx skriver/læser sms'er mv. eller taler i håndholdt eller håndfri mobiltelefon. Der er gennemført undersøgelser i 2013 og 2017, og undersøgelsen vil blive gennemført igen i 2021. Da der ikke gennemføres årlige leverancer til Færdselssikkerhedskommissionens arbejde, omfatter KPI'en om distraction og uopmærksomhed ikke cyklister. Resultaterne af undersøgelserne vil dog kunne medtages til de årlige statusopsamlinger, når undersøgelserne er gennemført.

Definition

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

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

Metode

KPI'en udarbejdes ud fra data i den såkaldte bilstracker, som Rådet for Sikker Trafik gennemfører årligt.

I bilstrackeren interviewes bilister, der som minimum kører bil én gang om måneden (næsten ni ud af 10 respondenter kører bil mindst to gange om ugen). Der foretages årligt omkring 4.000 interviews. Respondenterne er repræsentative ift. alder, køn og geografi.

Bilisterne bliver spurgt om de:

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

Alle spørgsmål har følgende svarkategorier:

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

For samtlige af de seks ovenstående spørgsmål udregnes andelen, som svarer aldrig. Indekset er middelværdien af de seks andele.

KPI 5: Bilparkens alder

Den teknologiske udvikling på køretøjsområdet kan være et vigtigt element i kampen for at reducere antallet af ulykker og ulykkernes alvorlighed.

DTU har tidligere undersøgt sammenhængen mellem køretøjers årgang og alvorlighedsgraden af de ulykker, de er involveret i ("Udviklingen i bilers passive sikkerhed – skadesgrad for førere af person- og varebiler", 2012). Undersøgelsen viste, at der er en signifikant sammenhæng, således at jo ældre køretøjet er, des større sandsynlighed er der for alvorligere personskade, og des mindre sandsynlighed er der for udelukkende materiel skade, når en ulykke sker.

Der har i EU-sammenhæng været drøftet muligheden for at fastlægge en KPI ud fra andelen af biler, der har opnået fem stjerner i en Euro NCAP-test. Mange nye bilmodeller sikkerhedstestes af Euro NCAP, der på baggrund af forskellige prøver, fx kollisionstest, tildeler biler op til fem stjerner, alt efter hvor godt bilen klarer sig. Eftersom det ikke er alle bilmodeller, der testes, er det ikke hensigtsmæssigt at opstille en KPI i forhold til Euro NCAP på nuværende tidspunkt, men Færdselsstyrelsen vil følge udviklingen på området.

Stjerneangivelsen er i øvrigt ikke en eksakt størrelse, da kravene til de forskellige stjerner løbende ændres, så det bliver sværere at opnå fem stjerner. En bil med fem stjerner i 2020 kan derfor ikke sammenlignes med en bil fra 2010 med samme antal stjerner. Derfor er det i dansk kontekst mere relevant at se på bilparkens alder end på Euro NCAP-test og stjerneangivelse.

Definition

Procentandelen af bilparken der er ældre end 10 år.

Metode

Færdselsstyrelsen foretager en måling, der tager udgangspunkt i data fra Motorkøretøjsregistret (DMR).

KPI 6: Brug af sikkerhedssele

Sikkerhedssele er det måske vigtigste passive sikkerhedsudstyr i bilen. Gennem lovgivning, politikontrol, kampagner og oplysning er brugen af sikkerhedssele øget markant.

For førere af personbiler er det imidlertid over hver fjerde af de dræbte, der ikke anvendte sikkerhedssele. Til sammenligning er den generelle selebrug for førere af personbiler på 96-97%. De relativt få bilister, der ikke bruger sikkerhedssele, er således markant overrepræsenterede i dødsulykkesstatistikken

Definition

Procentandel af førere af personbiler der anvender sikkerhedssele.

Metode

Rådet for Sikker Trafik foretager en måling, der omfatter registrering af brug/ikke brug af sikkerhedssele blandt personbilsførere af biler på danske hvide nummerplader. Dertil kommer, at der i målingen registreres brug af sikkerhedssele blandt passagerer over 15 år på bagsædet i personbiler, brug af sikkerhedssele blandt førere af taxi og brug af sikkerhedssele blandt førere af varebiler på gule plader eller "papegøjeplader". I målingen registreres brugen af hjelm også blandt motorcykelførere, ligesom brugen af pangfarvet hjelm og reflekseveste registreres blandt motorcykelførere.

Målingen gennemføres hvert andet år i 34 kommuner fordelt over hele landet på forskellige vejtyper, i forskellige bystørrelser og på forskellige tidspunkter af dagen og på hverdage og i weekenden. Hver måling omfatter omkring 30.000 førere af personbiler.

KPI 7: Færdselsundervisning i grundskolen

Fælles Mål for Færdselslære definerer kompetencemål efter henholdsvis 3., 6. og 9. klasse. Det understreges, at der på tværs af indskoling, mellemtrin og udskoling skal ske en løbende progression i undervisningen, som gør eleverne i stand til at blive sikre og hensynsfulde trafikanter.

I Fælles Mål for Færdselslære lægges der op til, at der i 3. klasse gennemføres en gåprøve, i 6. klasse en cyklistprøve og at man i udskoling arbejder med emner som ansvar, konsekvens, valg og gruppedynamikker.

Rådet for Sikker Trafik materialer – Gåprøve, Cyklistprøve og Sikker Trafik LIVE samt 360 grader – er tilrettelagt ud fra beskrivelserne i Fælles Mål for Færdselslære, og er målrettet henholdsvis 3., 6. og 8.-10. klassetrin.

Færdselskontaktlærer-funktionen har til formål at støtte op om færdselsundervisningen, og er derfor en vigtig forudsætning for at sikre, at flere skoler gennemfører en løbende og systematisk færdselsundervisning på alle trin. Den europæiske trafiksikkerhedsorganisation ETSC anbefaler, at alle skoler har en færdselskontaktlærer.

Definition

Udbredelse af færdselsundervisning i grundskolen i henhold til Undervisningsministeriets faglige Fælles Mål for Færdselslære:

- Andel af skoler der minimum bruger Gåprøve, Cyklistprøve og Sikker Trafik LIVE/360 grader
- Andel af skoler der har en færdselskontaktlærer.

Metode

Rådet for Sikker Trafik registrerer løbende brugen af undervisningsmaterialerne.

Andel af skoler, der har en færdselskontaktlærer, registreres via en undersøgelse, som Rådet for Sikker Trafik forventer at gennemføre ca. hvert 3. år.

KPI 8: Kommunale trafiksikkerhedshandlingsplaner

Langt hovedparten af personskaderne sker på kommunevejene. To ud tre dræbte og fire ud af fem tilskadekomne kommer til skade i trafikulykker på kommunevejnettet. Kommunevejnettet udgør dog også ca. 95% af det danske vejnet, og godt halvdelen af trafikken kører på kommunevejnettet.

Et strategisk værktøj for kommunerne er udarbejdelse af kommunale trafiksikkerhedsplaner, der, inden for en periode på fx fire år, sætter fokus på trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger på vejene og gennem adfærd.

Definition

Andelen af landets kommuner der politisk har vedtaget en trafiksikkerhedshandlingsplan.

Metode

I forbindelse med hver ny etape i perioden for trafiksikkerhedshandlingsplanen gennemfører Kommunernes Landsforening, i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, en undersøgelse blandt landets kommuner.

Foruden konkret afdækning af denne KPI vil trafiksikkerhedsplanernes indhold ligeledes blive belyst.



Foto: Havarikommissionen, Christoffer Askman

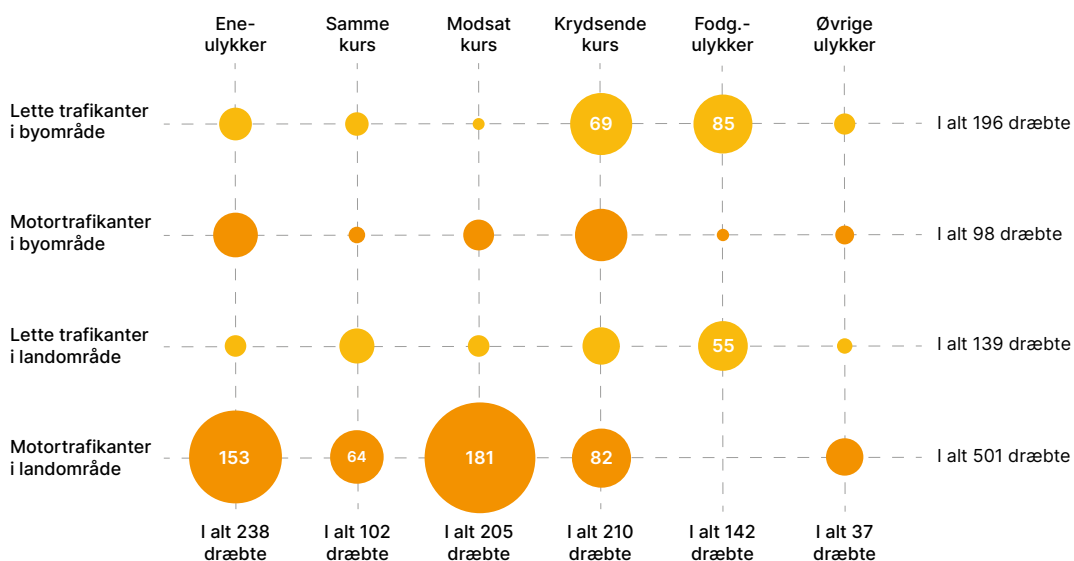
Fokusområder for indsatserne



For at skabe et overblik over, hvilken slags trafikulykker der medfører flest dræbte og alvorligt tilskadekomne og derigennem indkredse mulige fokusområder, er der set nærmere på antallet af politiregistrerede dræbte og alvorligt tilskadekomne i perioden 2015-19.

I figuren nedenfor er antallet af trafikdræbte i perioden 2015-19 meget overordnet fordelt ud fra de såkaldte hovedsituationer. Desuden er de trafikdræbte opdelt i henholdsvis lette og motoriserede trafikanter, og efter om de pågældende ulykker er sket i by- eller landområde. Cirklernes størrelse angiver det indbyrdes størrelsesforhold mellem de enkelte kategorier (kun tal større end 50 er skrevet ind i cirklerne).

Dræbte fordelt på hovedsituationer



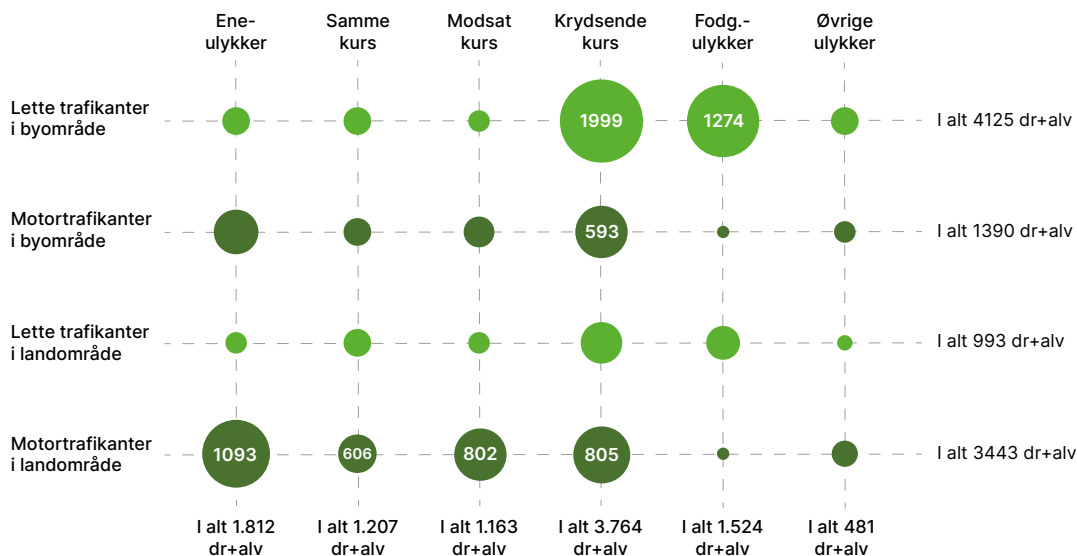
Antal dræbte 2015-19 fordelt på by og land, på lette og motoriserede trafikanter, samt på hovedsituationer. Kilde: Vejdirektoratet.

Figuren illustrerer klart, at det største antal dræbte er registreret blandt motoriserede trafikanter i forbindelse med eneulykker og mødeulykker (frontalkollisioner) på veje i landområder. Der registreres dog også mange dræbte lette trafikanter, især i byområder, og desuden mange dræbte i kryds når alle kategorier af trafikanter betragtes samlet.

I den efterfølgende figur er det samlede antal dræbte og alvorligt tilskadekomne fordelt på tilsvarende vis. Når antallet af alvorligt tilskadekomne medtages, bliver billedet lidt anderledes, dels fordi der registreres mange flere tilskadekomne end dræbte, og dels fordi der blandt de forskellige typer af ulykker kan være stor forskel på fordelingen mellem antallet af dræbte og antallet af tilskadekomne.

Motortrafikanter, som er dræbt eller kommet alvorligt til skade i eneulykker eller frontalkollisioner, udgør stadig en betydelig andel, mens lette trafikanter i byområder udgør den langt største kategori – dels i form af krydsulykker og dels i form af ulykker med fodgængere. Samtidig kan man se, at ulykker i forbindelse med krydsrelaterede manøvrer generelt er et stort problem, som afstedkommer mange alvorlige personskader.

Dræbte og alvorligt tilskadekomne fordelt på hovedsituationer

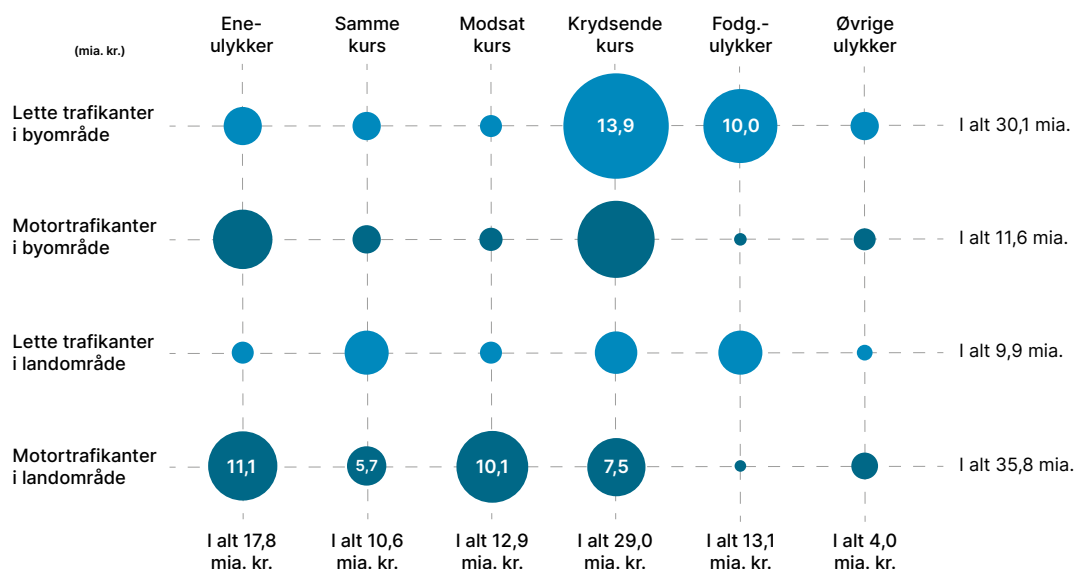


Antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i politiregistrerede trafikulykker 2015-19 fordelt på by og land, på lette og motoriserede trafikanter, samt på hovedsituationer. Kilde: Vejdirektoratet.

For at illustrere antallet af dræbte og tilskadekomne på en måde, så de dræbte stadig fremtræder med stor vægt, selvom de antalsmæssigt er langt færre end de tilskadekomne, er der foretaget en opgørelse over de personrelaterede samfundsøkonomiske omkostninger ved alle politiregistrerede dræbte og tilskadekomne i perioden 2015-2019. Omkostningerne er fordelt på samme måde som de dræbte og alvorligt tilskadekomne i de foregående figurer.

Med denne opgørelsesmetode er det stadig de samme kategorier, der dominerer, som i opgørelsen over antal dræbte og alvorligt tilskadekomne. Også her udgør krydsulykker med lette trafikanter den største kategori, samtidig med at ulykker i forbindelse med krydsrelaterede manøvrer generelt er et stort problem.

Personrelaterede omkostninger fordelt på hovedsituationer



Personrelaterede, samfundsøkonomiske omkostninger for dræbte og tilskadekomne i politiregistrerede trafikulykker 2015-19 fordelt på by og land, på lette og motoriserede trafikanter, samt på hovedsituationer. Kilde: Vejdirektoratet.

Med udgangspunkt i ovenstående, sammen med et ønske om særligt fokus på ulykker med unge bilførere, er der udpeget i alt fem fokusområder.

De fem fokusområder er:

- Eneulykker
- Frontalkollisioner
- Krydsulykker
- Lette trafikanter
- 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.

Som det fremgår, er alle opgørelserne, der ligger til grund for valg af fokusområderne, baseret på politiregistrerede ulykker og personskader. Landspatientregisteret indeholder ikke samme detaljerede oplysninger om ulykkesituationer mv. som de politiregistrerede ulykker. En tilsvarende indkredsning af fokusområder ville derfor ikke umiddelbart have været mulig at foretage på baggrund af data fra Landspatientregisteret, men de mange tilskadekomne cyklister i Landspatientregisteret understøtter i høj grad valget af lette trafikanter som et af de fem fokusområder.

De fem fokusområder defineres og beskrives nærmere i det efterfølgende.



Foto: Vejdirektoratet

Eneulykker

Eneulykker defineres som ulykker, hvor det eneste involverede færdselselement er et enkelt køretøj, som er i bevægelse. Ulykkerne 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 rammer en helle, en signalmast eller lignende genstand på vejarealet. Tohjulede køretøjer kan endvidere vælte.

Eneulykker er den ulykkestype, der medfører flest trafikdræbte. Hovedparten af de dræbte er bilister, og de alvorligste ulykker sker typisk i landområder. 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.

I byområder registreres der også et ikke ubetydeligt antal alvorlige eneulykker med cyklister og knallertkørere. I cykel- og knallertulykkerne er førerne ofte spirituspåvirkede, og i forbindelse med dødsulykkerne registreres der typisk hovedskader. Mange eneulykker med cykler og knallerter bliver ikke registreret af politiet, og de optræder derfor ikke i den officielle ulykkesstatistik (det gælder dog generelt ikke dødsulykkerne).

Indsatser mod eneulykker kan være rettet mod trafikanterne i form af kampagner mod fx spirituskørsel og høj hastighed, eller det kan være køretøjstekniske tiltag, der hjælper bilførerne med at holde sig på vejen.

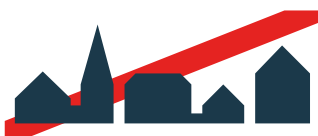
Eneulykker er den ulykkestype, der medfører flest trafikdræbte

De vejtekniske tiltag kan dels være rettet mod at forhindre ulykkerne – fx i form af tiltag der advarer førerne, når de er ved at køre af vejen – eller de kan være rettet mod at forhindre alvorlige personskader, såfremt en ulykke er uundgåelig – fx i form af sikre sideområder uden påkørselsfarlige genstande.

Frontalkollisioner

Frontalkollisioner eller mødeulykker defineres som en kollision mellem to køretøjer, der kører i modsat retning på samme vej. 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. I nogle tilfælde kan en frontalkollision starte med, at det ene køretøj er ved at køre af vejen og kommer ud i rabatten, hvorefter føreren i et forsøg på at komme tilbage på vejen mister herredømmet og fortsætter over i en modkørende.

ca. 30%
af alle dødsulykker uden
for byområder er mødeulykker



De alvorligste frontalkollisioner registreres typisk på almindelige landeveje med én vognbane i hver retning, men ulykkerne forekommer også på større veje uden fysisk adskillelse mellem kørselsretningerne og på mindre, lokale veje uden afstribning. De få alvorlige ulykker med cykler og knallerter sker typisk på veje uden cykelfaciliteter.

Mødeulykker udgør næsten 30% af alle dødsulykker på veje uden for byområder. Mødeulykker er dermed den ulykkestype, der medfører flest trafikdræbte på veje i landområder, og langt de fleste dræbte er bilister. Desuden er mødeulykker den ulykkestype, som hyppigst resulterer i flere dræbte og tilskadekomne i hver enkelt ulykke. Lastbiler er overrepræsenterede i dødsulykkerne, fordi deres vægt i sig selv betyder, at en frontalkollision resulterer i alvorlige personskader hos modparten.

Indsatser mod mødeulykker kan være rettet mod trafikanternes adfærd. Det kan være køretøjstekniske tiltag, der hjælper bilførerne til at holde sig på vejen og i den rigtige vognbane, men det kan også være vejtekniske tiltag, der enten advarer førerne, når de er ved at forlade egen vognbane, eller rent fysisk forhindrer dem i det.

Krydsulykker

Krydsulykker kan i udgangspunktet omfatte ulykker i alle vejkruds med tre, fire eller flere vejgrene uanset reguleringsform (signal, prioritering, højre vigepligt) samt ulykker i rundkørsler.

Det er især lette trafikanter, som kommer til skade i kryds i byområder. Over 70% af de tilskadekomne i kryds i byområder i perioden 2015-2019 er lette trafikanter – cyklister udgør næsten halvdelen af personskaderne, mens fodgængere udgør ca. 15% og knallertkørere ca. 25% af de dræbte og tilskadekomne.

I landområder er andelen af lette trafikanter mindre, men alligevel udgør lette trafikanter over 20% af de dræbte og tilskadekomne i kryds i landområder – næsten udelukkende fordelt på cyklister (ca. 2/3) og knallertkørere (ca. 1/3).

Selvom det samlede antal dræbte og tilskadekomne er klart størst i byområder, er den enkelte ulykke langt mere alvorlig i landområder end i byområder. Ved krydsulykker i byområder er der således registreret én dræbt for hver 39 tilskadekomne, mens der i landområder er registreret én dræbt for hver 19 tilskadekomne. I byområder registreres ca. 3/4 af personskaderne ved ulykker i dagslys, i landområder er det ca. 1/5.

Krydsulykker involverer ofte fejl fra trafikantens side i form af mangelfuld orientering, uopmærksomhed eller høj hastighed. På det vejtekniske område kan mange kryds forbedres ud fra nyeste viden om sammenhæng mellem sikkerhed og udformning – eksempelvis ved at forbedre oversigtsforhold, nedsætte hastigheden eller mindske mængden af informationer og konfliktpunkter og gøre det enklere for trafikanterne at orientere sig.



Foto: Rådet for Sikker Trafik

Lette trafikanter

Med lette trafikanter menes her fodgængere, cyklister, knallertkørere og brugere af små, motoriserede køretøjer som fx el-løbehjul. Selvom disse grupper adskiller sig fra hinanden på mange måder, så ligner de hinanden ved at være ubeskyttede, når en ulykke sker. Personskadeulykker med lette trafikanter resulterer derfor oftere end andre personskadeulykker i kun én tilskadekomnen eller dræbt, nemlig den lette trafikant. Selvom de fleste personskadeulykker med lette trafikanter sker i byer, så bliver en stor andel af de dræbte lette trafikanter dræbt på landeveje, hvor der køres med højere hastighed.

Politiet har registreret i alt 345 dræbte lette trafikanter i perioden 2015-2019 svarende til 37% af alle dræbte, og i alt 4.909 alvorligt tilskadekomne lette trafikanter svarende til 54% af alle alvorligt tilskadekomne. Det er vigtigt at bemærke, at fodgængere, cyklister og knallertførere er trafikantgrupper, der er underrepræsenteret i ulykkesstatistikken, fordi en stor del af ulykkerne med disse trafikantgrupper ikke kommer til politiets kendskab og derfor heller ikke registreres i den officielle ulykkesstatistik.

Karakteristika for fodgængerulykker i forhold til øvrige personskadeulykker:

- Personskadeulykker med fodgængere sker oftere i byområder
- Personskadeulykker med fodgængere sker oftere i mørke
- Det er oftere ældre og børn, som kommer til skade eller bliver dræbt
- Det er oftere kvinder, som kommer til skade eller bliver dræbt.

Karakteristika for cykelulykker i forhold til øvrige personskadeulykker:

- Personskadeulykker med cyklister sker oftere i byområder
- Personskadeulykker med cyklister sker oftere i kryds
- Det er lidt oftere kvinder, som kommer til skade eller bliver dræbt.

Karakteristika for knallertulykker i forhold til øvrige personskadeulykker:

- Personskadeulykker med knallertførere sker oftere i byområder
- De alvorligt tilskadekomne og dræbte er oftere i alderen 15-17 år
- Det er markant oftere mænd, som kommer til skade eller bliver dræbt
- Knallertføreren er oftere spirituspåvirket.

Ulykker med lette trafikanter kan bedst forebygges, hvis indsatserne koncentrerer sig i byområder. Vejteknik og generel fokus på hastigheden i byerne vil have gavnlig effekt på antallet af dræbte og tilskadekomne lette trafikanter. Særligt større trafikerede veje bør have opmærksomhed – og især kryds. Indsatserne kan være både vejtekniske, informationer, kampagner eller forbedringer af køretøjer, fx ved forbedret udsyn fra tunge køretøjer. Et fortsat kommunalt arbejde med forbedret udformning af kryds er derfor vigtigt for de lette trafikanters sikkerhed, og undervisning i skolerne og skolepatroljer kan øge skolebørnenes sikkerhed i trafikken.



Det stigende antal ældre fodgængere kræver særlige initiativer, som også kan komme andre persongrupper til gode. For knallertførerne kan specifikke tiltag med fordel målrettes unge, mandlige førere på 15-17 år og voksne spirituspåvirkede førere. Cyklisterne kan reducere risikoen for at komme alvorligt til skade ved i højere grad at anvende cykelhjelm.

Unge bilførere

Definitionen på dette fokusområde er personskadeulykker, hvor mindst én bilfører har været under 25 år, og hvor den unge bilfører har kørt enten personbil eller varebil. De dræbte og tilskadekomne kan således være føreren selv og/eller andre personer, fx medpassagerer eller modparten i ulykken.

I perioden 2015-2019 har de politiregistrerede ulykker med unge bilførere resulteret i 196 dræbte og 1.642 alvorligt tilskadekomne. Dette svarer til 18 % af det samlede antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i perioden.

Ud af de dræbte og alvorligt tilskadekomne i dette fokusområde var 29 % de unge bilførere. De øvrige dræbte og tilskadekomne fordeler sig med 16 % medpassagerer til den unge og 54 % modparter af forskellig art (andre bilførere/passagerer, lette trafikanter etc.).



Karakteristika i forhold til øvrige personskadeulykker:

- Personskadeulykker med unge bilførere sker oftere i landzone
- Personskadeulykker med unge bilførere sker oftere i mørke
- Personskadeulykker med unge bilførere er oftere eneulykker
- Den unge bilist er oftere en mand
- Den unge bilist er oftere spirituspåvirket
- Den unge bilist har oftere ikke benyttet sele.

Der er mulighed for at forbedre køreuddannelsen. De unges forældre spiller endvidere en afgørende rolle for deres børns adfærd i trafikken, og det kan derfor anbefales, at der arbejdes med forældrene og deres rolle som forbillede for deres børn, idet unge trafikanter kopierer forældrenes adfærd.

En mere enkel og letforståelig indretning af vejene vil særligt gavne unge og urutinerede trafikanter, som endnu ikke har den fornødne erfaring til at kunne gennemskue komplicerede trafikale situationer. Forbedret sikkerhed i køretøjer og bedre kontrol med hastighedsovertrædelse og spiritus vil også kunne bidrage til færre ulykker for denne gruppe førere.



Foto: Havarikommissionen, Christoffer Askman

Viden-, data- og metodegrundlag



Forskning og udvikling

For at sikre, at bidragene til at realisere handlingsplanens ambitiøse mål for 2030 bliver så relevante og omkostningseffektive som muligt, er det vigtigt, at de enkelte indsatser og prioriteringer forankres i solid og fagligt velfunderet forskningsbaseret viden. Endvidere er det vigtigt, at den tilgængelige viden er opdateret og tidssvarende i overensstemmelse med udviklingen af ny teknologi og nye køretøjstyper samt ændringer i fx færdselsloven, transportmønstre, befolkningssammensætningen og andre forhold, der medfører, at eksisterende viden, løsninger og forebyggende tiltag ikke længere er hensigtsmæssig eller tilstrækkelig.

Inddragelse af forskning samt viden og erfaringer fra andre lande er relevant, men generering af ny forskningsbaseret viden forankret i en dansk kontekst er afgørende som følge af nationale forskelle i infrastruktur, færdselsregler, sammensætning af trafikantgrupper mv.

Behovet for ny forskningsbaseret viden kan inddeles i tre hovedkategorier:

- Generel opdatering af viden i lyset af udvikling og ændringer på trafikikkerhedsområdet som fx ny sikkerhedsteknologi – herunder fx førerstøttesystemer, digitale kørekort og brug af fingeraftryk samt indfasning af nye køretøjstyper med deraf følgende ændringer i samspillet mellem trafikanttyper og infrastruktur.
- Afprøvning og evaluering af nye tiltag og løsninger som fx ændrede kørekortregler og alderskrav, opdatering og ændring i infrastruktur, ændrede sanktionsmuligheder samt nye muligheder for detektering af færdselsforseelser.
- Specifikke behov for ny viden inden for et afgrænset område – fx i relation til specifikke ulykkestyper, trafikanttyper, aldersgrupper, mulige lovændringer samt handlingsplanens indsatser i øvrigt.

For alle tre kategorier gælder, at der vil være behov for ny viden i relation til trafikanter (fx risikogrupper), køretøjer (fx teknologiske løsninger) eller infrastrukturen (fx udformning og vedligeholdelse) samt trafikikkerhedskultur (fx blandt undergrupper af trafikanter, i virksomheder mv.). Dette vidensgrundlag kan i tillæg til forskningsindsatser omfatte dataindsamlinger og/eller udredningsprojekter inden for specifikke aktuelle områder.

Sikring af ulykkesdata af høj kvalitet, der omfatter relevant og opdateret information, er en vigtig forudsætning for, at prioriteringer inden for trafikikkerhedsområdet kan foretages på et relevant vidensgrundlag. Kendskab til alle ulykker med personskaade (dvs. en minimering af mørketallet) er derfor vigtigt – særligt i forhold til forbedret trafikikkerhed for lette trafikanter.

Finansiering af forskningsbaseret viden er ligeledes vigtig for, at trafikikkerhedsarbejdet i Danmark kan blive så omkostningseffektivt som muligt for at sikre realisering af handlingsplanens ambitiøse mål frem mod 2030.

Datakilder om trafikulykker

Færdselssikkerhedskommissionens mål for reduktion af dræbte og tilskadekomne har hidtil taget udgangspunkt i de data om ulykker, som bliver registreret af politiet. Politiets registreringer har den styrke, at de er indsamlet kontinuerligt gennem en lang årrække, og at de indeholder en række vej- og trafikfaglige oplysninger, som er vigtige i arbejdet med at udbedre ulykkesbelastede lokaliteter (det stedbundne trafikikkerhedsarbejde). For hver ulykke indsamles der en omfattende mængde oplysninger om lokaliteten, vejret, føreren, personerne og køretøjerne, deres placering og manøvrer og en kort beskrivelse af selve hændelsen. Politiet er ofte på stedet kort tid efter ulykken, især ved alvorlige ulykker, og kan således indsamle værdifulde oplysninger om ulykens opståen. Data kvalitetssikres, anonymiseres og gøres tilgængelige for vejmyndighederne, kommunerne og Vejdirektoratet.

Det er også politiets dataindsamling, som ligger til grund for Den Udvidede Dødsulykkesstatistik, hvor alle dødsulykker i trafikken bliver undersøgt udførligt og afrapporteret i en samlet, årlig rapport. Data fra Den Udvidede Dødsulykkesstatistik er blevet anvendt til flere tværgående analyser, som bruges til at komme med forslag til indsatser rettet mod forskellige trafikikkerhedsproblemer.

Landspatientregisteret (LPR) indeholder data om patienter, som er kommet ind til akutmodtagelserne efter en trafikulykke. I Landspatientregisteret registreres informationer om de tilskadekomne og deres transportform. En styrke i Landpatientregisteret er de store mængder data om tilskadekomne i ulykker, som politiet ikke altid får kendskab til, fx eneulykker med

cyklister. Data fra LPR kan derfor medvirke til at give et mere retvisende billede af, hvor mange mennesker der kommer til skade i trafikulykker, og hvilke trafikantgrupper der er mest udsatte.

Det har tidligere været et problem, at personer i LPR blev registreret med diagnosekoder, som ikke umiddelbart kunne oversættes til en alvorlighedsgrad. Det er nu gjort muligt at inddele personskaderne i LPR efter alvorlighed, og derfor har Færdselssikkerhedskommissionen anvendt data fra LPR til at opstille målsætning for lettere tilskadekomne. Derimod er der stadig udfordringer forbundet med at anvende LPR-data i det stedbundne trafikikkerhedsarbejde, bl.a. på grund af manglende stedsangivelser.

På et antal akutmodtagelser rundt i landet registreres der yderligere data om patienten og ulykken. Dette gøres som et forsøg og i samarbejde mellem visse regioner og kommuner. De ekstra informationer kan bruges af kommunerne i deres forebyggende trafikikkerhedsarbejde – herunder også ved udbedringer af specifikke ulykkesbelastede lokaliteter. Derudover har man i visse kommuner et samarbejde med ambulancetjenesten, så den præcise lokalitet for ulykken registreres.

Det er Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse, at gode ulykkesdata er afgørende for aktørernes arbejde med at bidrage til opfyldelse af målsætningerne. Politiets ulykkesregistrering er fortsat både vigtig og nødvendig, men efterhånden kan den ikke stå alene. Derfor vil kommissionen opfordre til, at der arbejdes videre med at undersøge mulighederne for at bringe flere datakilder i spil, både nationalt og lokalt. Især de lokale initiativer med udvidet registrering på akutmodtagelserne vil på nyttig vis kunne supplere data fra politiet i det stedbundne trafikikkerhedsarbejde.

Traditionelt set betragtes faldulykker for fodgængere på offentlig vej ikke som færdselsulykker, og de registreres derfor ikke af politiet og i den officielle ulykkesstatistik. De økonomiske og menneskelige omkostninger ved disse faldulykker adskiller sig dog ikke fra eneulykker for cyklister, men da faldulykkerne ikke registreres, er der ikke samme fokus på at forebygge dem via bedre vejvedligehold eller informationsindsatser. Data fra Landspatientregisteret og akutmodtagelserne om faldulykker på offentlig vej bør derfor i højere grad end i dag benyttes til at kortlægge omfanget af faldulykker for fodgængere.

Færdselssikkerhedskommissionen vil opfordre alle aktører til at inddrage og anvende de tilgængelige data i det ulykkesforebyggende arbejde.

Hvorfor sker ulykkerne?

I det foregående kapitel er der for hvert fokusområde omtalt en række forhold, som har betydning for antallet af ulykker og deres alvorlighed. Baggrunden er, at det sjældent vil være muligt at udpege én bestemt handling eller omstændighed som værende den eneste "årsag" til en trafikulykke. Og selvom det var muligt, er det ikke sikkert, at denne "årsag" vil kunne påvirkes eller bringes under kontrol med henblik på at forebygge tilsvarende fremtidige ulykker. Ved at fokusere på én bestemt årsag risikerer man desuden at overse en mulighed – måske den mest effektive – for at forhindre tilsvarende ulykker i at ske igen.

I stedet har det vist sig nyttigt i trafikikkerhedsarbejdet at betragte hver ulykke som et unikt sammenfald af en række handlinger og omstændigheder, der tilsammen kaldes ulykkesfaktorer. Ingen af faktorerne ville i sig selv have været tilstrækkelig til at udløse ulykken, men ulykken ville med stor sandsynlighed ikke være sket, såfremt blot én af faktorerne havde været fraværende.



Foto: Rådet for Sikker Trafik

Derfor har det gennem mange år været en fremgangsmåde i det ulykkesbekæmpende arbejde – eksempelvis ved udbedring af sorte pletter på vejnettet – at identificere ulykkesfaktorerne i de registrerede ulykker og derefter etablere tiltag, som kan påvirke de ulykkesfaktorer, der har været medvirkende til flest ulykker.

På tilsvarende vis bruges skadesfaktorer om forhold, der har bidraget til en ulykkes følger virkninger i form af personskader, men som ikke har bidraget til selve ulykkens opståen (eksempelvis faste genstande langs vejen og manglende sele- eller hjelmbrug).

En lang række ulykkesanalyser fra ind- og udland – herunder de danske dybdeanalyser foretaget af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker – har vist, at ulykkesfaktorerne i høj grad kan henføres til den enkelte trafikants adfærd. Udover trafikantrelaterede ulykkesfaktorer kan der optræde køretøjsrelaterede faktorer samt faktorer knyttet til vejen og omgivelserne.

- Trafikantfaktorerne er typisk for høj hastighed, spirituspåvirkning, uopmærksomhed, forkert reaktion, risikoblindhed (hvor trafikanten ikke

vurderer mulige risici korrekt), risikovillighed (hvor trafikanten bevidst vælger en risikabel adfærd), distraktion, træthed eller manglende erfaring

- Ulykkesfaktorer knyttet til køretøjet kan være forkert dæktryk, nedslidt dækmønster, defekt anhængertræk eller slidte støddæmpere
- Typiske ulykkesfaktorer knyttet til vejen og omgivelserne er dårlige oversigtsforhold, skarpe vejkurver og dårlig friktion.

Generelt viser såvel danske som udenlandske undersøgelser, at trafikanterne og deres adfærd optræder som ulykkesfaktorer i over 90 % af alle ulykker, mens ulykkesfaktorer knyttet til vejen og omgivelserne medvirker i ca. 25 % af ulykkerne. Køretøjsrelaterede faktorer medvirker generelt i under 10 % af ulykkerne.

Formidling og videndeling

Viden, der ikke formidles og deles, kan ikke anvendes af alle. Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer derfor alle aktører på trafikikkerhedsområdet, der tilvejebringer ny viden gennem forskning, udvikling eller afprøvning i praksis, til at offentliggøre denne viden og lade andre aktører få gavn deraf. Det være sig viden om alt fra trafikantadfærd over vej- og trafiktekniske tiltag til måder at organisere arbejdet på lokalt.

Som store centrale, statslige aktører påhviler det især Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen sammen med de egentlige forskningsinstitutioner at udvikle og forbedre det faglige grundlag for trafikikkerhedsarbejdet og ikke mindst at formidle resultaterne af dette arbejde til alle relevante aktører. Det gælder ikke kun ny eller opdateret viden om foranstaltninger og deres effekter men også viden om fx datakilder, IT-værktøjer eller implementerings- og prioriteringsmetoder.

Vejdirektoratet er desuden ansvarlig for – i samarbejde med de øvrige aktører i vejsektoren – at udvikle og opdatere de danske vejregler, som er et yderst vigtigt værktøj for vejmyndighederne i deres arbejde med at forbedre vejinfrastrukturens sikkerhed. Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer alle vejmyndigheder og alle andre, der arbejder med planlægning, udformning eller anlæg af veje, stier og pladser til at anvende vejreglerne og følge vejreglernes anbefalinger med hensyn til at vælge de mest trafiksikre løsninger.



International orientering er nødvendig. Som et af de sikreste lande i verden, når det kommer til trafikikkerhed, har Danmark en forpligtelse til aktivt at indgå i det europæiske og det globale trafikikkerhedsarbejde. Både for at inspirere og hjælpe andre lande, men også for selv at hente inspiration og ny viden samt for at kunne påvirke beslutningstagere i de europæiske og internationale samarbejdsfora, så danske trafikikkerhedsinitiativer fremmes.

Færdselssikkerhedskommissionen er af den opfattelse, at Danmark og de danske aktører bør:

- Deltage aktivt i trafikikkerhedsarbejdet – både på europæisk og internationalt plan
- Fremme harmonisering og udbredelse af køretøjssikkerhedsteknologier på tværs af landegrænser
- Deltage aktivt i koordinerede indsatser på tværs af landegrænser inden for udvikling af trafikikkerhedsmæssige initiativer
- Aktivt inspirere og hjælpe øvrige lande til at højne trafikikkerheden
- Aktivt søge inspiration fra lande, der har bedre trafikikkerhed end Danmark.

Økonomiske gevinster ved at forbedre trafikikkerheden

Trafikulykker og personskader i trafikken koster samfundet penge. Færre ulykker og personskader er derfor en økonomisk gevinst for samfundet. Der foreligger velbeskrevne metoder til at opgøre de samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker – og dermed også gevinsterne ved at reducere antallet af ulykker og personskader.

Den væsentligste grund til, at man har udarbejdet metoder til at beregne de samfundsmæssige omkostninger ved trafikulykker, er, at det muliggør sammenligning (og dermed også prioritering) af trafikprojekter, når alle omkostninger og besparelser sammenholdes. Men de samfundsmæssige omkostninger kan også give os en fornemmelse af, hvor belastende trafikulykker er for samfundet og for den enkelte.

De personrelaterbare samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker er sammensat af fire hovedelementer: Redning og politi,

behandling og pleje, produktionstab og velfærdstab. De to største poster er produktionstab og velfærdstab. Dertil kommer materielskadeomkostninger, som også er betydelige beløb. Der er tale om et estimat ved såvel politiregistrerede ulykker som ved ulykker, der ikke er registreret af politiet.

Det såkaldte velfærdstab er udtryk for en monetær værdisætning af menneskelig lidelse og afsavn som følge af trafikulykker. Der er således ikke tale om faktiske udgifter for samfundet eller for enkeltpersoner, men derimod et estimat over befolkningens betalingsvillighed med hensyn til at undgå ulykker, dræbte og tilskadekomne i trafikken.

De samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker opdateres regelmæssigt (én gang om året).

I 2020 er de personrelaterede omkostninger opgjort til:

Personrelaterede omkostninger pr. (politiregistreret)	Kr.
Dræbt	33.992.186
Alvorlig tilskadekommen	5.294.433
Let tilskadekommen	674.778
Personskade (gennemsnit)	4.372.334

Kilde: DTU.

Omkostningerne kan tolkes på den måde, at det kan betragtes som samfundsøkonomisk rentabelt at investere op til 34 mio. kr. for at forebygge et enkelt trafikdrab eller ca. 4,4 mio. kr. for at forebygge en vilkårlig personskade. I denne betragtning er besparelserne i materielskadeomkostninger endda ikke medregnet.

Ses der i stedet på de egentlige, kontante udgifter for de offentlige kasser, er de tungeste omkostninger i kommunerne dog velfærdsudgifter til pleje, genoptræning og førtidspension mv.

Ud over de ovennævnte udgifter, som er direkte relateret til de enkelte ulykker og de involverede, kan trafikulykker medføre udgifter for andre trafikanter som følge af kø og forsinkelser.



Organisering og finansiering



Trafiksikkerhedsforbedringer kommer ikke af sig selv, men kræver, at man arbejder systematisk og målrettet. I handlingsplanens anden del, Anbefalinger til indsatser, beskrives en lang række indsatser, som er indkommet fra Færdselssikkerhedskommissionens medlemmer. Indsatserne har været diskuteret og vurderet i en arbejdsgruppe, hvor alle medlemmer i Færdselssikkerhedskommissionen har haft mulighed for at deltage.

Indsatserne er delt ind i 6 hovedkategorier:

- 1. Undervisning og kommunikation**
- 2. Vejudformning og trafikregulering**
- 3. Lovgivning, sanktion og kontrol**
- 4. Køretøjer og sikkerhedsudstyr**
- 5. Data om ulykker**
- 6. Forskning og samarbejde.**

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer alle aktører til at gøre det, de er bedst til, og til at fremme og udvikle effektive indsatser inden for deres område. Samtidig opfordres de enkelte aktører også til at koordinere med andre aktører og støtte op om andre aktørers arbejde og indsatser.

Organisering

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer aktørerne til at samarbejde om at udvælge indsatser, der retter sig mod de ulykkes- og skadefaktorer, som hyppigst bidrager til de alvorligste ulykker. Samtidig opfordres alle relevante aktører til fortsat at samarbejde om at tilvejebringe og videreudvikle det bedst mulige videns- og datagrundlag for det ulykkesforebyggende arbejde.

Finansiering

Trafiksikkerhed er ikke gratis, men kræver investeringer – private såvel som offentlige. Disse investeringer skal imidlertid holdes op mod den ikke ubetydelige gevinst, som bedre trafiksikkerhed vil medføre, jf. foranstående afsnit om samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker.

Færdselssikkerhedskommissionen vil derfor kraftigt opfordre til, at der både på statsligt og kommunalt niveau afsættes de nødvendige midler til at gøre den indsats, som arbejdet frem mod målet i 2030 vil kræve. Finansieringen skal dække bredt og omfatte alle indsatskategorierne.

Strategiske overvejelser

Vedr. trafikantadfærd, undervisning og kommunikation

Adfærdspåvirkning gennem hele livet

Trafikanternes adfærd er både i dansk og international forskning udpeget som den helt afgørende ulykkes- og skadesfaktor og medvirkende årsag i mere end 90 % af alle personskadeulykkerne.

Derfor har påvirkning af trafikanternes viden, holdning og adfærd spillet en central rolle i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplaner gennem alle årene. Det har medført markant positive resultater i form af ændret adfærd og en reduktion i antallet af ulykker relateret til de prioriterede indsatser: Markant fald i spiritusulykker, faldende hastigheder samt markant stigende sele- og hjelmbrug. Der er også sket et ekstraordinært stort fald i ulykker med børn og unge. Endelig er uopmærksomhed i trafikken blevet alment kendt og accepteret som en voksende risiko.

Resultaterne er skabt på baggrund af koordinerede og langsigtede indsatser i form af kampagner, information og undervisning, vejtekniske tiltag, målrettet kontrol, forbedret aktivt og passivt sikkerhedsudstyr i motorkøretøjer og vigtige politiske lovgivningstiltag vedr. bl.a. spirituskørsel, køreuddannelse, klip i kørekort mv.

Påvirkning af trafikantadfærd gennem uddannelse og kommunikation til alle aldersgrupper har altså spillet en afgørende rolle for den positive udvikling, og undervisning og målrettet kommunikation til relevante målgrupper vil fortsat være afgørende.



Foto: Rådet for Sikker Trafik

Udfordringer i forhold til aldersgrupper

Der er forskellige udfordringer i trafikken, afhængigt af hvor man er i livet:

Børn (3-12 år)

Behov for støtte, råd og vejledning og ikke mindst praktisk træning/undervisning for at lære at færdes sikkert i trafikken som fodgænger og cyklist. Ved 12-års alderen er man som barn i stand til at færdes sikkert på cykel. Der er få alvorlige skader blandt børn, men grundlaget for en sikker adfærd senere i livet lægges her.

Unge (13-24 år)

Denne periode er den farligste i livet, når vi snakker trafik. Det er en periode, præget af eksperimenteren og udforskning af egne grænser, hvor risici prøves af, og hvor gruppepres er en vigtig faktor. Det er en periode, hvor hjernen stadig er under udvikling (præfrontale cortex), og hvor det kan være svært at styre impulser og have forståelse for konsekvenser af ens handlinger. De unge overvurderer egne evner og mangler erfaring. De unge har derfor behov for tydelige forventninger og rammer fra forældre og andre ansvarlige voksne, og for en kontinuerlig trafikale uddannelse både i folkeskolen, på ungdomsuddannelserne, og via køreuddannelserne.



Foto: Havarikommisjonen, Christoffer Askman

Voksne (25-64 år)

I denne aldersgruppe er udfordringerne mange. Det er den erhvervsaktive alder, der køres meget, og man opbygger en følelse af kontrol og erfaring – som for nogle gør det acceptabelt at køre for stærkt eller være uopmærksom. Fart, spiritus/narko, manglende sele og uopmærksomhed er afgørende for ulykkerne.

Ældre trafikanter (65+ år)

Betegnelsen 'Ældre trafikanter' dækker over en meget uhomogen gruppe, som med fordel kan opdeles i mindre segmenter:

'Pre-old' (65-74 år)

En alder hvor rigtig mange stadig er fysisk aktive og samtidig har midler til at realisere sig selv og sine drømme. Det kan fx være i forhold til at købe en motorcykel, en racercykel eller en sportsvogn – med dertil hørende risiko.

'Old' (75+ år)

Ældre er mere skrøbelige, de kommer meget lettere alvorligt til skade, og de er længere om at komme sig fysisk efter en ulykke. I 2017 blev det obligatoriske helbredscheck i forbindelse med ældres kørekortfornyelse afskaffet. Samtidig blev lægernes forpligtelse til at være opmærksomme på sammenhængen mellem helbred og kørekort hos deres patienter skærpet. Der er i lyset heraf behov for, at man sikrer sig, at de regelændringer ikke medfører en forringet færdsels-sikkerhed hos de ældre trafikanter.



Foto: Havarikommisjonen, Christoffer Askman

Udfordringer i de kommende år

De forskellige aldersbetingede udfordringer skal holdes op imod den generelle samfundsudvikling frem mod 2030, herunder den demografiske udvikling og udbredelsen af nye køretøjstyper

Demografi – flere ældre

Fra 2020 til 2030 vil andelen af ældre fra 65 år og opefter stige fra 19 % til 22 %. De 80+ alene vil stige fra 4 % til 7 %. I Danmark udgør de ældre en uforholdsmæssig stor andel af dræbte og alvorligt skadede fodgængere og cyklister. Risikoen for at blive dræbt eller alvorligt skadet som ældre cyklist eller fodgænger stiger voldsomt for 80+ årige.



Foto: Rådet for Sikker Trafik



Foto: Havarikommissionen, Christoffer Askman

Ny teknologi

Nye sikkerhedsteknologier viser, at der er store forebyggelsespotentialer ved bred og hurtig udbredelse af avancerede nødbremsesystemer, som også detekterer fodgængere og tohjulede trafikanter. Tilsvarende er der et stort forebyggelsespotentiale ved vognbaneassistenter i relation til ulykker ifm. uopmærksomhed og træthed. Erfaringer viser dog også, at der er en potentiel risiko for, at nye teknologier kan medføre negative effekter i form af risikokompensation hos føreren, som med øget risikoadfærd kan reducere effekten.

El-køretøjers karakteristika, potentialer og særlige risici

El-køretøjer er markant mere støjsvage end traditionelle forbrændingsmotorer. Der må forventes en markant stigende andel af 4-hjulede og 2-hjulede el-køretøjer i de kommende år. Det er derfor vigtigt, at der indsamles viden både nationalt og internationalt, som kan give grundlag for at indarbejde viden om de særlige risici, der er knyttet til disse køretøjer.

Bæredygtig, effektiv, sund og sikker trafik

De kommende år frem til 2030 vil i stigende omfang sætte fokus på bæredygtig transport samt miljøvenlige og sundhedsfremmende transportformer. Samtidig stilles der krav om effektive og hurtige transportformer og løsning af trængselsproblemer. Hvilke konsekvenser, det må forventes at få trafikikkerhedsmæssigt, er vigtigt at få afdækket.

Strategiske initiativer på området

- Styrkelse af trafikundervisningen gennem hele skolen fra indskoling til og med ungdomsuddannelserne.
- Ny køreuddannelse med et styrket fokus på risikoforståelse.
- Påvirkning af trafikantadfærd gennem kampanjer, trafikpolitik i virksomheder og målrettet kommunikation til relevante målgrupper.
- Målrettede informations- og kommunikationsindsatser som hjælper den enkelte trafikant med at navigere i forhold til nogle af de ændringer, som vi står overfor. Det kan fx være i forhold til valg af transportmiddel, i forhold til styrker, svagheder og faldgruber når det gælder tilkøb af sikkerhedsudstyr, eller i forhold til hvordan man kan tilvælge sunde og miljøvenlige transportformer på en trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlig måde.
- Civilkontrol. Danskerne er gennem årtier blevet bedre og bedre til ikke kun at ændre egen risikoadfærd men også til at sige fra over for andres risikoadfærd. Mest markant ses det i indgriben over for spirituskørsel, men også nå det drejer sig om sele- og hjelmbrug, brug af håndholdt mobiltelefon, hastighedsovertrædelser mm. er der sket en markant ændring i, at befolkningen er gået til mere trafiksikre holdninger. Der er konstant pres på anvendelse af politiet til mange andre opgaver end færdselskontrol mv. Derfor er det vigtigt, at der fortsat arbejdes med at styrke befolkningens opmærksomhed, afstandtagen og indgriben over for risikoadfærd.
- Hastighed og hastighedsgrænser. Ulykkesanalyser viser fortsat, at hastigheds-overtrædelser og manglende hastighedstilpasning efter forholdene spiller en væsentlig rolle. Derfor skal der fortsat arbejdes med kommunikation, vejteknik og køretøjsteknologi til at sikre bedre overholdelse af hastighedsgrænser og tilpasning af hastighed.
- Spirituskørsel. Målrettet behandlingstilbud til spiritusbilister med alkoholmisbrug.
- Uopmærksomhed. Udbredelse af viden om uopmærksomhed og målrettede kommunikationsindsatser rettet mod specifikke typer af uopmærksom trafikantadfærd, fx brugen af håndholdt mobiltelefon under kørslen.
- Kampanjer og kommunikation. To ud af tre alvorlige ulykker med cyklister sker i kryds, og de fleste kunne have været undgået, hvis blot bilist eller cyklist havde orienteret sig bedre.
- Politikontrol. Fortsat målrettet hastighedskontrol af motorkøretøjer, sele- og hjelmkontrol, uopmærksomhedskontrol samt kontrol og sanktion af cyklisters og fodgængeres risikoadfærd. Særlig fokus på kontrol og sanktion af el-cyklers og små motoriserede el-køretøjers tuning.



Trafikkultur

Den dårlige trafikultur er et emne, der i stigende grad fylder både blandt borgerne og i pressen. En undersøgelse fra Division for Transport på DTU viser, at vejvreden blandt trafikanterne er steget, og der er derfor behov for at sætte fokus på, hvordan vi styrker fællesskabet og får en mere tryk og sikker trafik.

Danskerne er generelt gode til at følge reglerne i trafikken og til at vise hensyn. Men det sker, at vores utålmodighed, stress eller ubetænksomhed tager over. I disse situationer er det ikke nødvendigvis udtryk for manglende respekt eller en kalkuleret overtrædelse af reglerne, men i højere grad et udtryk for at vores impulser og følelser vinder over fornuften eller den rationelle adfærd. I nogle situationer tænker vi mennesker nemlig kortsigtet, vi tager den nemme løsning, vi gør som de andre, og vi laver vores egne regler, hvis vi ikke forstår de eksisterende. Vi tilsidesætter med andre ord fællesskabet og handler alene ud fra eget ego. I trafikken kan det føre til irritation, utryghed, vejvrede og farlige situationer, som i værste fald kan føre til ulykker.

Der er de seneste år kommet mere fokus på problemet, hvilket er positivt, da det er et fænomen, vi skal til livs.

Erhvervstransport og private firmaer

En meget stor del af den trafik, der hver dag kører på de danske veje, kan i bred forstand betegnes som erhvervskørsel – bl.a. godstransport, håndværkerkørsel og professionel personbefordring. Af samme grund involverer mange trafikulykker trafikanter, som havde et erhvervsmæssigt formål med deres færd i trafikken.

Der er stor fokus på tunge køretøjer (lastvogne, sættevognstog mv.), fordi disse køretøjer grundet deres vægt kan påføre en modpart meget alvorlige skader. Således er der tunge køretøjer involveret i ca. hver fjerde dødsulykke. Det kan fx dreje sig om frontalkollisioner på landeveje eller højresvingulykker med cyklister og knallertkørere.

Erhvervstransport og erhvervskørsel generelt er desuden kendetegnet ved, at den i et vist omfang er organiseret. Der er dermed mulighed for at rette en trafikant- eller køretøjsorienteret indsats mod denne kørsel gennem fx gods- og persontransportvirksomheder, brancheorganisationer, bilimportører, bilforhandlere, fagforeninger eller forsikringsbranchen.

Det er vigtigt, at myndighederne samler op og formidler de effektive tiltag til de private aktører. Dels for at udbrede kendskabet til mulighederne og gevinsterne, dels fordi det kan give bagslag, hvis firmaer satser store beløb på tiltag, der ikke har effekt.

Mulige indsatser:

- Krav stillet af det offentlige ved køb af gods- og persontransport, renovationskørsel mv.
- Certificeringsordning
- Virksomhedspolitik – retningslinjer for trafiksikkerhed
- Forsikringspræmier afhængig af kørsel
- Uddannelse af chauffører.



Strategi

Vedr. politiets og vejmyndighedernes
trafiksikkerhedsarbejde



Målerettet kontrol med trafikanter

Politiets indsats på færdselsområdet

Det overordnede formål med politiets færdselsindsats er at øge trafikikkerheden ved at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne. Den nationale strategiske indsats på området rammesættes af den nationale operative strategi på færdselsområdet (2016-2020). I øjeblikket pågår udarbejdelsen af en ny national operationsplan til afløsning af den operative strategi. Operationsplanen vil formentlig være gyldig fra 2021 til 2023 og forventes at have fokus på de samme områder som den nuværende operative strategi, ligesom der er opmærksomhed på de tunge køretøjer.

Politiets kontrol har den effekt ved håndhævelse og eventuel efterfølgende sanktion at påvirke trafikanternes adfærd, så adfærden i højere grad kommer til at ligge inden for lovens rammer. Hermed nedsættes risikoen for uheld og tilskadekomst i trafikken, idet der er en veldokumenteret sammenhæng mellem trafikantadfærd og risiko. Der er solid dokumentation for, at politiets kontrolindsats har en positiv effekt på trafikikkerheden.

Politikontrol bibringer trafikanter en følelse af, at de bliver kontrolleret, og deres forseelse sanktioneres, hvis de bryder (færdsels)reglerne. Det handler altså ikke primært om bødens størrelse men om risikoen for at blive kontrolleret.

Indsatser over for ulykker, farlighed og risiko er baseret på viden om særlige problemer i trafikken. Den viden, politiet benytter sig af, er i størst mulige omfang evidensbaseret. De særlige problemer i trafikken gælder fx høj risiko for visse aldersgrupper og trafikanttyper, samt fænomener der er forbundet med særlig risiko som fx kørsel med høj hastighed, distraktion, kørsel med alkohol/narko og såkaldt vanvidskørsel.

Politiets nationale operative strategi (2016-2020) rummer tre fokusområder:

- For høj hastighed
- Spiritus-, narko- og medicinkørsel
- Uopmærksomhed og distraktion.

Før høj hastighed

Politiet har tre redskaber til rådighed til hastighedskontrol:

1. Automatisk hastighedskontrol (ATK)
2. Lasermålinger
3. Videobiler/motorcykler.

I gennemsnit sanktioneres 96 % af de hastigheds-overtrædelser, der sanktioneres i Danmark, med ATK. ATK-indsatsen i Danmark består i 4. kvartal 2020 af politiets 82 mobile enheder (fotovogne) og af Vejdirektoratets 20 standere (stærekasser). Politiets mobile enheder er fordelt i politikredsene efter en fordelingsnøgle, hvor udgifterne til dræbte og alvorligt tilskadede vægter 50 %, og hvor antallet af kørte kilometer i politi-kredsen vægter 50 %.

En mindre del af kontrollerne med hastigheds-overtrædelser gennemføres med laser (manuel kontrol) og videobiler/motorcykler (kørende kontrol). Med sidstnævnte redskaber sanktioneres formentlig især de meget høje hastigheder, mens ATK-indsatsen sanktionerer alle ulovlige hastigheds-overtrædelser uanset størrelse.

I politiets nationale operative strategi på færdselsområdet 2016-2020 har politikredsene årligt udpeget ulykke- og hastighedsbelastede strækninger, de såkaldte fokusstrækninger. På disse strækninger er der efterfølgende – i tæt dialog mellem politikredsene og Rigspolitiet – sat konkrete effektmål for den operative indsats. I 2017 blev 70 % af disse mål nået, og i 2018 blev halvdelen af målene nået. Desuden faldt gennemsnitshastigheden markant mere på fokusstrækningerne end i landet som helhed.

Spiritus-, narko- og medicinkørsel

Når det gælder kontrol af spiritus-, narko- og medicinkørsel, har politiet tre typer af kontroller:

- Kontrol af tilfældigt udpegede trafikanter
- Kontrol af trafikanter udpeget på mistanke
- Totalkontroller hvor vejen blokeres, og hvor samtlige trafikanter standses og kontrolleres.

Størstedelen af de tilfælde, hvor politiet foretager sigtelse for spirituskørsel, sker under patruljering. Politibetjenten udvælger spiritusbilisten på mistanke, hvilket sker på baggrund af den erfaring, som opnås gennem tjenesten.

I den nationale operative strategi (2016-2020) er der fokus på et fortsat højt og uforudsigeligt kontroltryk mod spirituskørsel. Desuden har der været gennemført en stor landsdækkende forekomstundersøgelse af spiritusbilisme.

Uopmærksomhed og distraktion

Hos dansk politi kontrolleres uopmærksomhed i trafikken især som brug af håndholdt mobiltelefon (fra 2019: Brug af håndholdt teleudstyr). Antallet af sigtelser for brug af håndholdt mobiltelefon er faldet gennem de seneste år.

I den nationale operative strategi (2016-2020) er der fortsat fokus på et højt og uforudsigeligt kontroltryk på uopmærksomhedsområdet. Desuden har der været gennemført to landsdækkende forekomstundersøgelser om brug af distraktorer (2017 og 2019).



Foto: Vejdirektoratet

Trafiksikkerhed på kommunale veje og stier

To ud af tre dræbte og mere end fire ud af fem alvorligt tilskadekomne i trafikken sker på kommunale veje og stier. Kommunernes indsats er derfor afgørende for at nå målene i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

Kommunernes udgifter som følge af trafikulykker er mere end fire mia. kroner om året, hvor den største del, ca. 75 %, går til pleje, genoptræning mv. En halvering i antallet af dræbte og tilskadekomne kan derfor give øgede ressourcer til andre velfærdsopgaver.

Det betyder meget i den kommunale hverdag at imødekomme ønsker fra borgerne – ikke mindst hensynet til tryghed og sikre skoleveje. Disse ønsker skal balanceres med en målrettet indsats på steder, hvor de fleste og mest alvorlige trafikulykker sker.

Både i byerne og i det åbne land oplever kommunerne voksende problemer med decideret hensynsløs færdsel. Foruden nogle af de mest alvorligste ulykker skaber det utryghed. Kommunerne kommer ofte til kort i forhold til at håndtere denne udfordring, og et tættere samarbejde med politiet og de lovgivende myndigheder er derfor afgørende.

Mange kommuner arbejder intensivt på at fremme gang og cykling. Det giver god mening for folkesundheden og miljøet. Samtidig er andelen af dræbte og alvorligt tilskadekomne fodgængere og cyklister vokset i forhold til andre trafikantgrupper gennem de seneste år. Derfor bliver det frem mod 2030 i endnu højere grad nødvendigt at fokusere på fodgængeres og cyklisters trafiksikkerhed.

I 2018 trådte nye bestemmelser i kraft, som gør det muligt lokalt at bestemme hastighederne for udvalgte områder og strækninger. Dette har givet kommunerne, i samarbejde med politiet, et redskab til at påvirke trafiksikkerheden i deres lokalområde. Sådanne fleksible muligheder kan sikre, at kommunerne i højere grad kan iværksætte lokale tiltag, som passer til netop deres specifikke trafikmønstre, hvorfor det er ønskeligt, at disse muligheder styrkes og udbygges.

Det lokale samarbejde om trafiksikkerhed er en meget vigtig forudsætning for at nå Færdselssikkerhedskommissionens nye mål. Politiet og kommunerne skal være drivende i samarbejdet, men en række andre aktører, herunder skoler, sundhedsmyndigheder, erhvervsliv og lokale organisationer skal inviteres med.

Ambitionen for det lokale samarbejde kan være at:

- Fremme en mere sikker adfærd og trafikultur
- Arbejde for at trafiksikkerhed i højere grad indgår i undervisningen i skolerne
- Øge evidens og viden om de kommunale beslutninger om trafiksikkerhed
- Styrke samarbejdet mellem nationale og lokale myndigheder om finansiering af trafiksikkerhedsarbejdet i kommunerne
- Styrke videndeling mellem kommuner og deltage i det nationale og internationale samarbejde om trafiksikkerhed.



Trafiksikkerhed på statsvejnettet

På statsvejnettet registreres ca. 30 % af alle trafikdræbte i Danmark og ca. 20 % af de tilskadekomne i de politiregistrerede ulykker. Trafiksikkerhedsforbedringer på statsvejnettet kan derfor bidrage betydeligt til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i Danmark.

Det statslige vejnet udgør kun ca. 3.900 km ud af landets ca. 75.000 km offentlig vej, og består i stor udstrækning af større veje uden for bymæssig bebyggelse – herunder stort set alle motorveje i Danmark.

Statsvejene anses almindeligvis for at være de mest sikre veje i Danmark, forstået på den måde at ulykke- og personskaderisikoen er meget lille, når ulykkerne og personskaderne gøres op i forhold til trafikarbejdet i form af ulykkes- og skadesfrekvenser. Trafikbilledet på statsvejnettet er præget af motorkøretøjer og i mindre grad af lette trafikanter. Næsten 50 % af biltrafikarbejdet på de danske veje foregår på statsvejnettet.

Til gengæld betyder det store trafikarbejde, at det totale antal ulykker og personskader på statsvejnettet er ganske stort, og derudover er ulykkerne på statsvejnettet typisk mere alvorlige end på kommunevejene, bl.a. fordi hastighedsniveauet generelt er højt, ligesom andelen af tunge køretøjer er højere end på det kommunale vejnet som helhed.

Eneulykker og frontalkollisioner udgør tilsammen det væsentligste problem på statsvejnettet, og er især medvirkende til den store andel af dræbte på statsvejene. Der sker også en del eneulykker på motorvejene, hvor ulykker desuden kan have store konsekvenser for trafikafviklingen og risiko for følgeulykker. Ved en målrettet indsats mod eneulykker og frontalkollisioner kan trafiksikkerheden på statsvejnettet forbedres markant. Massetiltag som fx rumleriller, autoværn, adgangssanering, afmærkning og fjernelse af faste genstande er indsatser, som kan nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne.

Autoværn mellem kørselsretningerne, som fx på motortrafikvejen mellem Holbæk og Vig, har vist sig at være et effektivt tiltag mod frontalkollisioner på veje uden for motorvejsnettet. Denne løsningsmodel bør derfor også fremover etableres på relevante strækninger af motortrafikveje og almindelige landeveje i åbent land.

Ulykker i kryds i åbent land er også et problem på statsvejnettet. Det er ofte ulykker med flere dræbte eller tilskadekomne, og også her er ulykker med motorkøretøjer det primære problem. Blandt effektive virkemidler til forbedring af trafiksikkerheden i kryds i åbent land kan være rundkørsler, venstresvingskanaliseringer, forbedring af oversigtsforhold, lokal hastighedsbegrænsning mv.

Statsvejene kan udgøre en barriere for lokaltrafik, bl.a. for lette trafikanter. Lette trafikanter kan være tvunget til at krydse statsvejene eller benytte statsvejene over kortere strækninger. Ulykker med lette trafikanter på statsvejene er ofte meget alvorlige. Næsten 15 % af alle trafikdræbte lette trafikanter i Danmark bliver dræbt på statsvejnettet, mens andelen af de (politiregistrerede) tilskadekomne kun er på ca. 5%. Løsningerne kan være mere sikre kryds, flere niveauadskilte passagemuligheder, lokale hastighedsgrænser samt flere cykelstier langs statsvejene.

Stigningen i trafikmængden betyder øget trængsel på statsvejene og særligt på motorvejsnettet. Erfaringen viser, at mange alvorlige trafikulykker på motorvejene sker i perioder med spredt trafik, men også i perioder med trængsel og tæt trafik kan selv de mindre alvorlige ulykker skabe køer og risiko for alvorlige følgeulykker i form af eksempelvis bagendekollisioner.

Strategiske initiativer

- Massetiltag
- Mødefri veje
- Systematisk ulykkesbekæmpelse
- Fokus på forbedring af lette trafikanters sikkerhed
- Trafiksikkerhedsrevision og -inspektion.

Særligt på motorveje:

- Differentierede hastighedsbegrænsninger på motorveje
- Initiativer der mindsker vognbaneskift på motorveje
- Initiativer der fordrer samkørsel
- Understøttelse af ny teknologi der kan være med til at forhindre ulykker.



Foto: Vejdirektoratet

Strategiske overvejelser

Vedr. køretøjers teknologiske udvikling

Den teknologiske udvikling giver en masse muligheder inden for transportområdet, og den vil være et vigtigt element i kampen for at reducere antallet af ulykker og antallet af dræbte og tilskadede i trafikken. Ligesom på alle andre områder går den teknologiske udvikling inden for transportområdet stærkt, og der udvikles hele tiden både ny teknologi til de køretøjer, vi allerede kender, men også helt nye køretøjer ser dagens lys i disse år.

Med udviklingen følger også en række udfordringer, hvilket stiller store krav til aktørerne på transportområdet til igennem lovgivning, vejledning og samarbejde at være med til at sikre, at mulighederne udnyttes, og at udfordringerne minimeres. Med til billedet hører, at en del af den teknologi, der udvikles til køretøjerne, ikke har udspring i trafiksikkerhed men i ønsket om mere komfort og mobilitet.

Ny teknologi i allerede kendte køretøjer

Meget af det nye udstyr, der introduceres i køretøjerne, kan kategoriseres som førerstøttesystemer, og en del af disse førersystemer peger hen mod førerløse biler, men ikke alle. Ofte kategoriseres bilers automatiseringsniveauer i 6 niveauer, hvor der på de tre første niveauer (0-2) er tale om, at det primært er mennesket, der har kontrollen med fx styring, overvågning af omgivelser, uventede situationer mv., mens det primært er førersystemet, der har kontrollen med de nævnte forhold på de næste tre niveauer (3-5).

Der er dog stor uenighed om, hvor hurtigt den teknologiske udvikling vil finde sted, og udviklingen vil bero på flere parametre – herunder myndighedernes ageren i forhold til bl. a. lovliggørelse, afgiftsregulering og påvirkning gennem EU og det øvrige internationale arbejde, som Danmark indgår i. Men også forsikringselskaber spiller en rolle i udbredelsen af teknologi, der kan forhindre/mindske antallet af ulykker.

Førerstøttesystemer såsom automatisk nødbremse (AEBS), linjevogter (LKA/LDWS) og adaptiv fartholder (ACC) kan bidrage til at undgå ulykker. Disse systemer øger især sikkerheden (og komforten) for dem, der sidder i bilen. Andre systemer kan bidrage til at afbøde konsekvensen ved ulykker, og nogle af disse systemer kan også øge sikkerheden for personer uden for køretøjerne (fx fodgængerairbags).

Mange førerstøttesystemer er stadig under udvikling. Det er i denne fase ekstremt vigtigt, at bilførerne kender deres systemer og i særdeleshed deres begrænsninger, så førerne ikke støler for meget på systemerne og dermed skaber farlige situationer.

Visse typer af førerstøttesystemer kræver afmærkning og skilte af god standard, herunder god vedligeholdelse, hvilket store dele af det nuværende vejnet ikke lever op til. Der er derfor behov for, at udviklingen af ny teknologi i allerede kendte køretøjer sker i tæt sammenhæng med udviklingen og prioriteringen af den teknologi, som udvikles uden for køretøjerne.

Automatisering i bl. a. lastbiler kan komme til at spille en vigtig rolle i forhold til at mindske antallet af trafikdræbte, men med automatisering følger også en række udfordringer ift. almindelige biler og lette trafikanter, især i transitionsperioden. Derfor er det vigtigt, at fremtidens chauffører uddannes til at kunne håndtere de assisterende systemer, så de udnyttes bedst muligt.

Førerløse og automatiserede biler har potentiale til at give markante forbedringer af trafiksikkerheden, fordi den menneskelige faktor, som spiller en rolle i langt de fleste trafikulykker, elimineres. Men den menneskelige faktor vil fortsat være i spil blandt de øvrige trafikanter (fx lette trafikanter og ikke-selvkørende biler), og hvis de førerløse biler ikke på samme måde som opmærksomme bilister kan aflæse trafikken og medtrafikanternes intentioner, kan det mindske forbedringen af trafiksikkerheden.

Når der tales om ny teknologi, er det ikke kun interessant at kigge på, hvad der udvikles, men også på hvorvidt og hvorledes vi sikrer, at ny teknologi tages i brug. Nogle teknologier har været kendt i mange år, men ibrugtagningen går langsomt – fx alkohol og automatisk hastighedsbegrænsning. I disse tilfælde vil det være op til myndighederne at fremme brugen af de teknologiske løsninger.

Nye køretøjer i trafikken

Udviklingen af nye køretøjer, fx speed pedelecs, motoriserede løbehjul og skateboards, segboards og lignende er hovedsageligt sket med henblik på at skabe bedre komfort og mobilitet hos brugerne.

Køretøjerne introduceres ofte med henvisning til et formål om at bidrage til den grønne omstilling.

Dertil kommer, at selvkørende enheder, fx droner og små robotter, i stigende grad introduceres i trafikken. Dette sker især i byområderne, hvor de benyttes til fx udbringning af dagligvarer, pakker mv. Udviklingen sker især med henblik på at billiggøre varetransporten.

Introduktionen af disse nye køretøjer ændrer trafikbilledet markant, og alt tyder på, at udviklingen vil fortsætte de kommende år. Af hensyn til trafikikkerheden er det afgørende, at en introduktion og lovliggørelse af nye køretøjstyper underkastes en grundig trafikikkerhedsmæssig vurdering.

Ny teknologi uden for køretøjerne

Den teknologiske udvikling medfører, at begrebet "infrastruktur" også kommer til at dække over mere end de fysiske vejanlæg. Transmission af data og information til trafikanterne bliver en vigtig del af udviklingen inden for infrastrukturuområdet.

I forbindelse med udviklingen af ny teknologi, der gør køretøjer mere forbundne med omverdenen, rejser der sig dog også en række potentielle udfordringer omkring beskyttelse af forbrugerrettigheder og persondata. Disse forhold skal håndteres sideløbende med udviklingen, ligesom også cyberangreb er en potentiel trussel mod systemerne, som aktørerne på området skal samarbejde om at forhindre. Fælles internationale standarder vil være nødvendige.

Gevinsterne ved forbundne køretøjer kan være færre ulykker og hændelser, eksempelvis i forbindelse med varsling af akutte opståede (potentielle) forhindringer forude (ambulancekørsel, ulykker mv.) samt varsling af ikke-synlig tværgående trafik, trafiksignaler mv.

EU's C-ITS Platform (Final report 2016) vurderer, at der samlet set er store gevinster ved forbundethed. Disse gevinster er først og fremmest øget fremkommelighed (66 % af den samlede gevinst ved forbundethed), mens færre ulykker og sparet brændstof udgør henholdsvis 22 % og 11 %. Gevinsterne er vurderet ud fra det kendte vejnet, og må formodes at kunne blive endnu større, hvis man fx dedikerer transportruter til bestemte køretøjer.

Forslag til strategiske initiativer der kan bidrage til at få trafikikkerheden i fokus ifm. udvikling og ikke mindst udbredelsen af ny teknologi i køretøjer:

- Bakke op om nye organisatoriske set-up som understøtter teknologisk udvikling, der har fokus på trafikikkerhed
- Tilladelser skal gå hånd i hånd med trafikikkerheden, dvs. at der altid skal skelnes til trafikikkerheden, inden man træffer beslutning
- Tæt samarbejde mellem myndigheder og producenter
- Afgiftssystemer til at fremme den teknologiske udvikling
- Gennem relevante uddannelser (fx køreuddannelsen, chaufføruddannelsen mv.) sikre fortrolighed med de nye teknologier
- Fokus på hvorledes infrastrukturen og de nye køretøjer spiller sammen
- Aktivt påvirke arbejdet i EU ift. køretøjstekniske krav mv.
- Ændret afgiftspolitik ift. nyt sikkerhedsudstyr
- Sikre adgang til brug af data – med persondatasikkerhed for øje.



Foto: Vejdirektoratet

