

Referat af Færdselssikkerhedskommissionens 88. møde fredag den 5. oktober 2018

I mødet deltog:

MF Kim Christiansen
MF Brigitte Klintskov Jerkel
MF Henning Hyllested
Landsformand René Arnt
Adm. Direktør Erik Østergaard
Adm. Direktør Thomas Møller Thomsen
Direktør Klaus Bondam
Arne Simon Hansen, KL
Kontorchef Lisa Pontoppidan Chahil
Enhedschef Anette Lykke Petri
Afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen
Politiinspektør Gert Sejbak
Seniorforsker Mette Møller
Direktør Mogens Kjærgaard Møller
Områdechef Steffen Rasmussen
Formand Mette Fynbo
Kontorchef Jesper Høgh Bach
Kontorchef Kirsten Søndergaard Munck

Oplægsholdere:

Ingeniør Ida Hvid, Vejdirektoratet
Chefkonsulent Jesper Sølund, Rådet for Sikker Trafik
Kontorchef Fotini Ioannidou, EU-Kommissionen

Fra sekretariatet deltog:

Fuldmægtig Marcus Philip Louens (sekretær)
Stud.jur. Adrian Bozorgi

Følgende deltog ikke i mødet:



MF Lennart Damsbo-Andersen, MF Villum Christensen, MF Kristian Pihl Lorentzen, MF Karsten Hønge, MF Roger Matthisen, MF Andreas Steenberg, Miljøkonsulent Kjeld H. Jensen, Næstformand Anne Brix Christensen, Kontorchef Jessika Heltberg Auken, Politiassistent Carsten Weber Hansen, Centerchef Erik Terp Jensen

Til brug for mødet var der udarbejdet følgende

D A G S O R D E N

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat og beslutningsreferat af Færdselssikkerhedskommissionens 87. møde den 4. maj 2018
3. Ulykkesudviklingen for 2017 ved Marianne Foldberg Steffensen, Afdelingsleder, og Ida Hvid, Ingeniør, Vejdirektoratet (10 min)
4. Statusnotat 2018 – Status over ulykkesudvikling, fokuspunkter og tiltag 2017 ved Jesper Sølund, Chefkonsulent, Rådet for Sikker Trafik (25 min)
5. Gældende bestemmelser og krav i relation til studenterkørsel (eksamenskørsel) ved Jesper Høgh Bach, Kontorchef, Færdselsstyrelsen. Herefter en drøftelse af sikkerhedsfremmende tiltag ved studenterkørsel (20 min)
6. Den europæiske strategiske handlingsplan om trafikikkerhed ved Fotini Ioannidou, Head of Unit, Road Safety, Mobility and Transport Directorate-General (MOVE) (55 min)
7. Meddelelser fra formanden
8. Meddelelser fra medlemmerne
9. Eventuelt
10. Næste møde i Færdselssikkerhedskommissionen
Fredag den 25. januar 2019

Kim Christiansen indledte med at meddele, at Det Konservative Folkeparti havde ønsket at udskifte sit medlem i kommissionen og bød **Brigitte Klintskov Jerkel** velkommen som nyt medlem. Brigitte afløste Mette Abildgaard.



Ad dagsordenens punkt 1. Godkendelse af dagsorden

Dagsordenen blev godkendt.

Ad dagsordenens punkt 2. Godkendelse af referat og beslutningsreferat fra 87. møde den 4. maj 2018

Referaterne blev godkendt.

Ad dagsordenens punkt 3. Ulykkesudviklingen for 2017 ved Marianne Foldberg Steffensen, Afdelingsleder, og Ida Hvid, Ingeniør, Vejdirektoratet

Ida Hvid fra Vejdirektoratet stod for oplægget og oplyste bl.a., at andelen af ulykker med personskader var faldet. Det fulgte den generelle tendens, at der var en stor andel af ulykker alene med materielskade. Der var sket en halvering i antallet af tilskadekomne mellem 2007 og 2017. I den forbindelse var det væsentligt at bemærke, at der havde været en markant stigning i trafikarbejdet og biler på vejene, mens udviklingen af tilskadekomne i trafikken ikke var steget tilsvarende.

Thomas Møller Thomsen påpegede, at det var positivt med ovenstående udvikling, men at der fortsat måtte sættes ambitiøse mål.

Kim Christiansen pointerede, at det burde bemærkes, at der var sket en stigning i andelen af ulykker, hvor cyklister var involveret.

Marianne Steffensen tilføjede, at ulykkesudviklingen indikerede, at der ikke nødvendigvis var en sammenhæng mellem flere biler på vejene og flere ulykker.

Klaus Bondam bemærkede, at den teknologiske fremgang kunne spille en rolle i forhold til at nedbringe antallet af tilskadekomne i ulykker mellem cyklister og bilister.

Mogens Kjærgaard Møller påpegede, at det hidtil havde været sådan, at antallet af dræbte og tilskadekomne blev influeret af trafikvolumen, men at målene i handlingsplanen var absolutte mål.

Ad dagsordenens punkt 4. Statusnotat 2018 – Status over ulykkesudvikling, fokuspunkter og tiltag 2017 ved Jesper Sølund, Chefkonsulent, Rådet for Sikker Trafik

Jesper Sølund præsenterede statusnotatet 2018. Antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne i trafikken var alle højere end kommissionens målsætning. DTU havde offentliggjort en rapport, der viste risikoen for



ulykker for forskellige trafikantkategorier. Risikoen var klart størst for knallert 30. Denne tendens kunne potentielt hænge sammen med spirituskørsel, der empirisk havde vist sig at være hyppigere for denne gruppe trafikanter.

Jesper Sølund påpegede, at der fortsat skulle være fokus på cyklister, fodgængere og sikkerhedsteknologi i biler. Der var udpeget 13 opmærksomhedspunkter, der bl.a. inkluderede forsøgsordningen med speed pedelecs samt eventuel forsøgsordning med små motoriserede køretøjer, udvikling i trafikulykker med el-cykler, 15-årige på knallert, fjernelse af obligatorisk lægetjek for ældre samt særtransporter.

Der skulle være fokus på tiltag med henblik på at nedbringe antallet af personskader for cyklister og fodgængere. Disse tiltag var både rettet mod cyklister og bilister og omfattede bl.a. hastighedstilpasninger, krydsforbedringer, kontrol af uopmærksomhed, tungvognskontrol og kommunikation til bilister vedrørende lette trafikanter.

Der skulle ligeledes være fokus på at få viden om effekten af sikkerhedsteknologier og brugererfaringer med ny sikkerhedsteknologier. Politikerne kunne styrke udbredelsen af sikkerhedsteknologier ved at sætte et større fokus på de generelle og mest effektive sikkerhedsteknologier og lave målrettede afgiftslettelser på disse.

Gert Sejbak bemærkede i forlængelse af præsentationen, at vi kom til at se el-løbehjul i den nærmeste fremtid, hvorfor dette også var et fokuspunkt.

Kim Christiansen tilføjede, at det er bekymrende, at visse virksomheder udlejede og solgte sådanne små køretøjer, uden at folk var bekendte med, at de fortsat var ulovlige at køre på.

Klaus Bondam påpegede, at kørslen på de små motoriserede køretøjer var mere kompliceret end som så, da der var en række ubesvarede spørgsmål vedrørende regulering af området.

Jesper Høgh Bach bemærkede, at to bekendtgørelser blev sendt i høring i næste uge, hvilket besvarede spørgsmålet om, hvordan området for de små motoriserede køretøjer blev reguleret.

Mogens Kjærgaard Møller pointerede, at han også fandt det bekymrende, at visse virksomheder udnyttede den manglende regulering kommercielt.

Ad dagsordenens punkt 5. Gældende bestemmelser og krav i relation til studenterkørsel (eksamenskørsel) ved Jesper Høgh Bach, Kontorchef, Færdselsstyrelsen. Herefter en drøftelse af sikkerhedsfremmende tiltag ved studenterkørsel



Jesper Høegh Bach præsenterede de gældende bestemmelser vedrørende studenterkørsel. Disse bestemmelser omfattede bl.a. krav til indretning af køretøjet, køretøjets udstyr, krav om syn og forsikring samt hvor, hvornår og hvordan kørslen måtte foregå. Han bemærkede i forlængelse heraf, at Forsvaret, der tidligere brugte lignende vogne til transport af ansatte, også havde haft problemer med sæder, hvorfor Forsvaret i dag primært fragtede ansatte i busser, hvor man kunne sidde fastspændt.

Punktet om studenterkørsel var kommet på dagsordenen efter anmodning fra **Henning Hyllested**, og han indledte den efterfølgende drøftelse.

Henning Hyllested påpegede, at vognturen selvfølgelig var en gammel tradition, hvis formålet var, at de unge festede på vognen og fejrede endt uddannelse. Det ville derfor være svært at indføre krav om, at de unge skulle være fastspændt under kørslen. Der eksisterede modstridende hensyn på området, da de færdselssikkerhedsmæssige hensyn stod i modsætning til de unges ønske om at feste.

Erik Østergaard spurgte, om der har været nævneværdige ulykker i forbindelse med studenterkørsel. Hertil bemærkede **Jesper Høegh Bach**, at den seneste ulykke var en student, der faldt ud af en kørende vogn, ligesom han nævnte en række andre ulykker relateret til studenterkørsel. Dette bekræftede **Marianne Foldberg Steffensen**.

Thomas Møller Thomsen bemærkede, at hans erfaring var, at bilister generelt bar over med de unge og vognens kørsel, og at studenterkørslerne ikke var nævneværdigt til gene for andre. Han tilføjede, at en regulering af studenterkørsel, der indebar fastspænding, potentielt kunne udvikle sig til et krav om, at cyklister også skulle køre med cykelhjelm.

Kim Christiansen bemærkede, at der med det stigende antal studenterkørsler kunne ske flere uheld. Det var ikke længere kun studenter, der kørte i vognene, da vognene også fungerede som "partybusser" mv. for andre grupper af dimittender og folk, der gerne ville feste.

Mogens Kjærgaard Møller nævnte, at man kunne overveje, om de tekniske forskrifter på køretøjerne i stedet burde forbedres, i stedet for at indføre et påbud om fastspændelse.

Klaus Bondam tilføjede i relation til cyklister, at en cykelhjelm ikke altid kunne beskytte cyklisten, især ikke i uheld hvor lastbiler og personbiler med høj fart var indblandet. Han pointerede, at øget regulering af studenterkørsel ville være for vidtgående og ikke kunne lade sig gøre. **Erik Østergaard** erklærede sig enig.



Thomas Møller Thomsen nævnte, at en stor del af ulykkerne skyldtes det store indtag af alkohol under studenterkørslen, hvilket overflødiggjorde øget regulering i forhold til fastspændelse. Det var derfor de studerendes egen adfærd som var problematisk i relation til ulykker, og at studenterkørsel alene var til fare for studenterne selv.

Gert Sejbak oplyste, at hans erfaring var, at der var stor forskel de interne regler og retningslinjer under studenterkørslerne, dvs. de regler som chaufføren af vognen satte for de studerende.

Ad dagsordenens punkt 6. Den europæiske strategiske handlingsplan om trafikikkerhed ved Fotini Ioannidou, Head of Unit, Road Safety, Mobility and Transport Directorate-General (MOVE)

Fotini Ioannidou præsenterede EU's strategiske handlingsplan om trafikikkerhed. Indledningsvist blev Danmark rost som et eksempel på, at hvis viljen var der, så kunne man komme langt. Det fremgik af præsentationen, at Danmark var det 4. bedste medlemsland i forhold til trafikikkerhed, hvis man målte på antallet af trafikdræbte pr. indbygger.

I de seneste år havde der imidlertid været en stagnation i antallet af trafikdræbte i medlemslandene. Tidligere var den klare tendens et fald for hvert år. **Fotini Ioannidou** nævnte, at de seneste års stagnation kunne forklares med, at vi var på vej ind en ny æra for trafikikkerhed. Det var derfor nødvendigt med et paradigmeskift for at fastholde målsætningen om færre døde i trafikken.

I den forbindelse blev det gjort klart, at EU's strategi bl.a. involverede mange af de tiltag, der også var eller ville blive implementeret i Danmark, herunder fokus på udsatte trafikanter og sikkerhedsteknologi. Der blev arbejdet ud fra princippet "Safe System", som var en holistisk tilgang i arbejdet med trafikikkerhed. EU ville følge udviklingen i medlemsstaterne gennem en række Key Performance Indicators.

Desuden ville der fra EU's side fremover være et øget fokus på samarbejde med medlemsstaterne for at sikre størst mulige succes med implementeringen af trafikikkerhedsstrategien. Færdselssikkerhedskommissionen og Danmark blev opfordret til fortsat at have store ambitioner i relation til trafikikkerhed. Koordinationen på nationalt, regionalt og kommunalt plan hos de enkelte medlemsstater blev nævnt som en vigtig faktor for at effektivisere opfyldelsen af målsætningerne. Derudover nævnte **Fotini Ioannidou** de moralske forpligtelser til at hjælpe tredjeverdenslande med at forbedre deres vejnet og trafikikkerhed, så trafikikkerheden også kunne forbedres på et globalt plan, ligesom der fremover skulle stræbes efter en større standardisering af medlemsstaternes reguleringer.



Fotini Ioannidou nævnte herefter ny EU-lovgivning i relation til trafikssikkerhed, der bl.a. inkluderede en fornyelse af The General Safety Regulation for vehicles og The Infrastructure Safety Management Directive. Afslutningsvist påpegede hun, at den danske handlingsplan var meget tilfredsstillende, og at det var positivt med et stort fokus på cyklisterne, særligt i Danmark, der havde en stor cykelkultur.

Oplægget blev afsluttet med en opfordring fra EU-Kommissionen om en gensidig udveksling af ideer og tiltag med henblik på at lære af de danske erfaringer på området.

Herefter havde kommissionens medlemmer mulighed for at stille **Fotini Ioannidou** spørgsmål.

Klaus Bondam bemærkede, at han var glad for at høre om EU's store fokus på udsatte trafikanter, herunder cyklister. Han tilføjede desuden, at en øget bevilling til forbedring af vejene var en nødvendighed. Herefter spurgte **Klaus Bondam**, hvad der kunne gøres i forhold til de medlemsstater, der ikke levede op til forventningerne.

Fotini Ioannidou svarede, at det var svært konkret at forklare, hvad der skyldtes, at visse lande ikke præsterede ligeså godt som andre. Hun mente dog, at et bud kunne være, at visse lande mangler den tekniske og faglige viden til at implementere tiltagene, ligesom der stadig var forskellige trafikskulturer i medlemslandene.

Mette Fynbo nævnte, at der var stort fokus på forskellige aspekter af trafikssikkerhed, hvilket kunne være en af årsagerne til den danske succes på området.

Fotini Ioannidou bemærkede, at det netop var et af de punkter, som EU ønskede at få udbredt og standardiseret til alle medlemsstater.

Thomas Møller Thomsen spurgte ind til, hvordan man bedst kunne opnå målsætningen om nul trafikdræbte.

Fotini Ioannidou anerkendte, at nulvisionen er et ambitiøst mål, men at medlemslandene burde stræbe efter at være så ambitiøse som muligt. Hun pointerede endvidere, at målet ikke alene kunne nås med den nye EU-lovgivning, men at der derimod skulle laves flere nye tiltag, der kunne fastholde den kontinuerlige fremgang, der hidtil havde været.

Erik Østergaard bemærkede, at der i de seneste år var en tendens til, at udenlandske, herunder særligt østeuropæiske lastbilchauffører, blev taget i spirituskørsel og var involveret i ulykker. **Erik Østergaard** bedte afslutningsvis **Fotini Ioannidou** om at drøfte dette emne i EU.



Ad dagsordenens punkt 7. Meddelelser fra formanden

Kim Christiansen nævnte, at kommissionens hjemmeside, der i foråret havde været hacket, nu var oppe at køre igen.

Kim Christiansen nævnte endvidere, at borgerhenvendelser til kommissionen fremover blev oversendt til det pågældende ressourceministerium henset til mødefrekvensen i kommissionen.

Ad dagsordenens punkt 8. Meddelelser fra medlemmerne

Thomas Møller Thomsen bemærkede, at FN havde oprettet en fond til fordel for trafikikkerhed og ofre for trafikulykker. Det kunne tilrådes, at Danmark også bidrog til denne. Det kunne f.eks. ske ved direkte donation til fonden.

Klaus Bondam støttede denne idé.

Ad dagsordenens punkt 9. Eventuelt

Gert Sejbak meddelte, at han fremover ikke ville deltage i Færdselssikkerhedskommissionens møder, da han tiltrådte en ny stilling. Der ville derfor blive indstillet en ny repræsentant for Københavns Politi, som ville deltage i møderne fremover.

Ad dagsordenens punkt 10. Næste møde i Færdselssikkerhedskommissionen

Kim Christiansen oplyste, at det næste møde blev afholdt fredag den 25. januar 2019, og at han håbede at se større tilslutning fra de øvrige folketingspolitikere. Hvis der fremover fortsat var lavt fremmøde blandt politikerne, måtte man overveje at ændre møderne til en anden ugedag, men indtil videre blev fredag fastholdt.