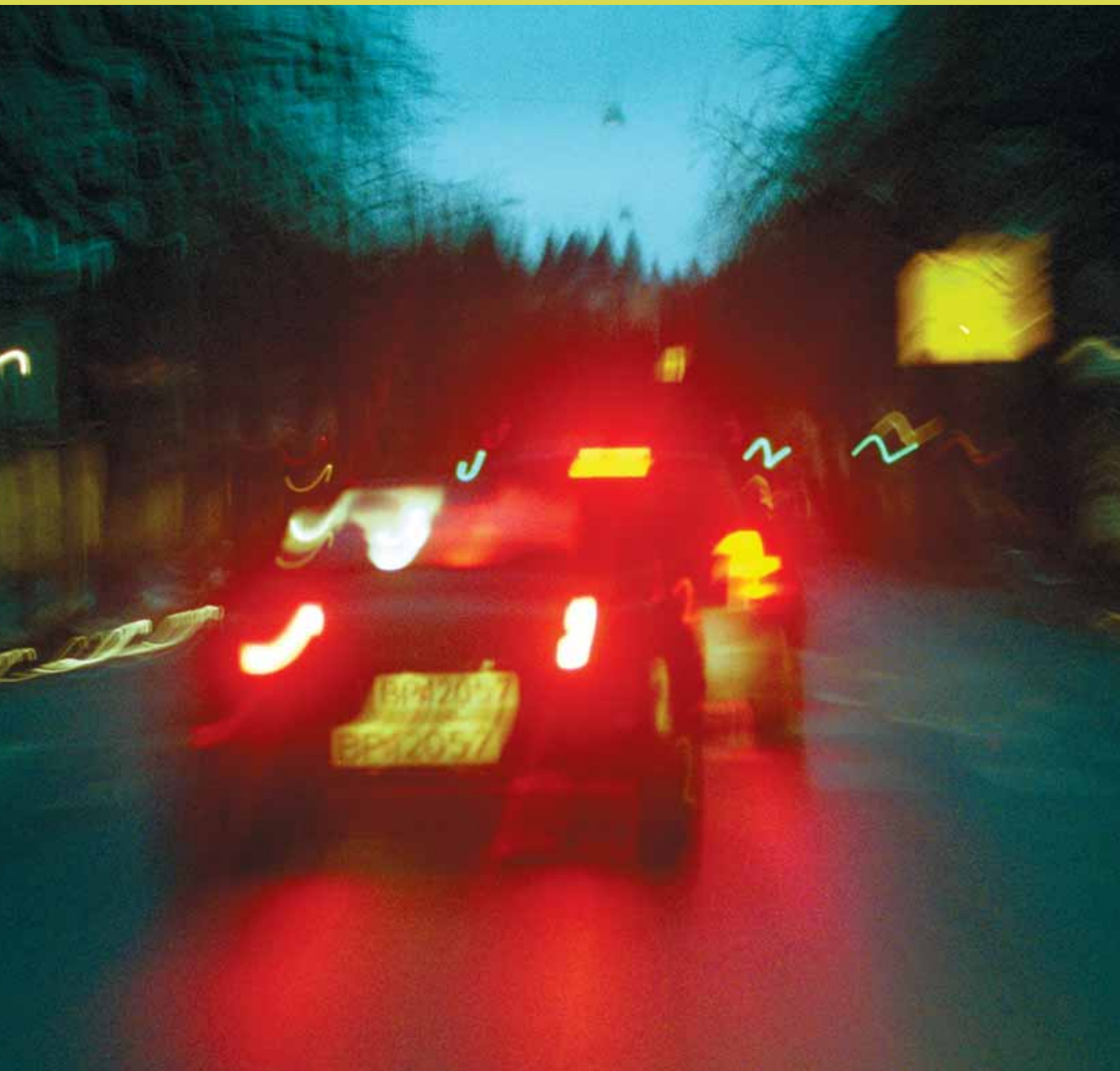




MOD NYE MÅL 2001–2012 • 7. MAJ 2007

# — HVER ULYKKE ER ÉN FOR MEGET TRAFIKSIKKERHED BEGYNDER MED DIG

REVISION AF STRATEGIER OG INDSATSER





Udgivet af Justitsministeriet for  
Færdselssikkerhedskommissionen  
ISBN 87-91851-35-1  
ISBN 87-91851-37-8

OPLAG 2.000 eksemplarer  
DESIGN ESSENSEN.COM  
FOTO Scanpix  
TRYK Litotryk, Kbh.

Publikationen kan downloades på  
Færdselssikkerhedskommissionens  
hjemmeside:  
[www.færdselssikkerhedskommissionen.dk](http://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk)



MOD NYE MÅL 2001–2012 • 7. MAJ 2007

— **HVER ULYKKE ER ÉN FOR MEGET  
TRAFIKSIKKERHED BEGYNDER MED DIG**

REVISION AF STRATEGIER OG INDSATSER

# — INDHOLD

<b>— DEL 1</b>	
FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONENS SAMMENSÆTNING	5
INDLEDNING	6
LÆSEVEJLEDNING	7
<b>— DEL 2</b>	
VISION OG MÅL FOR HANDLINGSPLAN 2007	10
MÅLSÆTNING	10
DELMÅL FOR PERIODER FREM MOD 2012	10
HISTORISK BAGGRUND	11
<b>CENTRALE INDSATSOMRÅDER</b>	<b>13</b>
MENNESKER BEGÅR FEJL	13
INDSATS PÅ ALLE ALDERSTRIN	14
LOKAL FORANKRING AF TRAFIKSIKKERHEDSINDSATSEN	14
TRAFIKSIKRE VIRKSOMHEDER	14
<b>INDSATSOMRÅDER</b>	<b>15</b>
LOVGIVNING OG SANKTIONER	15
POLITIKONTROL	15
VEJTEKNIK OG VEJENES INDRETNING	15
KAMPAGNER OG UNDERVISNING	16
KØRETØJER – TEKNOLOGISKE OG KØRETØJSTEKNISKE LØSNINGER	16
VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING	16
TEKNOLOGIENS ROLLE I FREMTIDEN	16
<b>HOVEDUDFORDRINGER</b>	<b>17</b>
ULYKKER MED FOR HØJ FART	17
ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE	20
ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG	22
ULYKKER MED CYKLISTER	23
ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER	25
<b>VEDHOLDENDE OG KOORDINEREDE INDSATSER</b>	<b>28</b>
<b>— DEL 3</b>	
OVERSICHT OVER ANBEFALINGER	32
ANBEFALINGER TIL FORBEDRING AF TRAFIKSIKKERHEDEN	34
<b>KOMMISSIONEN ANBEFALER #1-15 ○ LOVGIVNING &amp; SANKTIONER</b>	<b>35</b>
ULYKKER MED FOR HØJ FART	35
ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE	35
ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG	36
ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER	36
ULYKKER MED CYKLISTER	39
INDSATSER I ØVRIGT	40
<b>KOMMISSIONEN ANBEFALER #16-22 ○ POLITIKONTROL</b>	<b>42</b>
INDSATSER GENERELT	42

ULYKKER MED FOR HØJ FART	42
ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE	43
ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG	43
ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER	44

#### KOMMISSIONEN ANBEFALER #23-43 ○ VEJTEKNIK OG VEJENES INDRETNING 45

INDSATSER GENERELT	46
ULYKKER MED FOR HØJ FART	46
ULYKKER MED CYKLISTER	47
INDSATSER I ØVRIGT	49

#### KOMMISSIONEN ANBEFALER #44-65 ○ KAMPAGNER OG UNDERVISNING 52

SKOLEBØRN	52
ULYKKER MED FOR HØJ FART	54
ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE	55
ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG	55
ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER	56
ULYKKER MED CYKLISTER	58
INDSATSER I ØVRIGT	59

#### KOMMISSIONEN ANBEFALER #66-76 ○ KØRETØJER

##### – TEKNOLOGISKE OG KØRETØJSTEKNISKE LØSNINGER 61

INDSATSER GENERELT	61
ULYKKER MED FOR HØJ FART	61
ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG	62
ULYKKER MED CYKLISTER	63
INDSATSER I ØVRIGT	63

#### KOMMISSIONEN ANBEFALER #77-79 ○ ANDRE INDSATSSOMRÅDER 66

INDSATSER GENERELT	66
--------------------	----

#### KOMMISSIONEN ANBEFALER #80-83 ○ LOKAL TRAFIKSIKKERHEDSINDSATS 68

INDSATSER GENERELT	68
SKOLEBØRN	70

#### KOMMISSIONEN ANBEFALER #84-100 ○ VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING 71

INDSATSER GENERELT	72
ULYKKER MED FOR HØJ FART	75
ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE	75
ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER	76
ULYKKER MED CYKLISTER	77
INDSATSER I ØVRIGT	77

#### KILDER TIL FINANSIERING AF TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDET 79

## DEL 4

### BILAG 1 – ANBEFALINGER SORTERET EFTER ANSVARLIG 82

### BILAG 2 – ANBEFALINGER SORTERET EFTER EFFEKT 86

# — FORORD

Færdelssikkerhedskommissionen har nu udtaget sit bruttohold med 100 spillere til de kommende kampe mod de mange kvæstelser og dødsfald på de danske veje. Nogle er klare til at gå på banen med det samme, medens andre skal undersøges og trænes, så de bliver helt optimale, inden de bringes i spil.

**Det er vigtigt, at alle parter på trafikikkerhedens bane påtager sig ansvar og tænker trafikikkerhed dagligt.**

Indledningen kan måske lyde lidt poppet, men det er vigtigt med de fremlagte forslag, at vi arbejder og taler i et folkeligt og forståeligt sprog, når vi taler trafikikkerhed. Det er vigtigt, at alle parter på trafikikkerhedens bane påtager sig ansvar og tænker trafikikkerhed dagligt. Det er vigtigt, at forældre og venner siger fra på en utvetydig måde, når nogle i omgangskredsen bevidst eller ubevidst sætter andres liv i fare. Derfor har vi udvidet vort slogan

"Trafikkerhed begynder med dig" og tilføjer "– men opgaven skal løses i fællesskab".

De 100 forslag står til rådighed for Regeringen, Folketinget, kommunale myndigheder, transportbranchen, uddannelsesinstitutioner, foreninger, opfindere og hvem der ellers kan hjælpe med at gøre livet mere sikkert på vejene.

Det vil være en glæde for Kommissionen, hvis nogle af punkterne inspirerer aktører til allerede at starte med frivillige projekter og initiativer. Kommissionen hører gerne om resultater af frivillige initiativer.

På lovgivningsområdet er det vigtigt, at initiativer undersøges og dokumenteres, så der lovgives på fakta og ikke på følelser. Følelser trives bedst i familien, hvis alle kommer sikkert frem og sikkert hjem.

**Karsten Nonbo**  
Formand



# FÆRDSELSSIKKERHEDS- KOMMISSIONEN

## SAMMENSETNING

### — REPRÆSENTANTER (STEMMERET)

- **MF Karsten Nonbo** som repræsentant for Venstre (formand)
- **MF Frode Sørensen** som repræsentant for Socialdemokraterne (næstformand)
- **MF Allan Niebuhr** som repræsentant for Det Konservative Folkeparti
- **MF Poul Henrik Hedeboe** som repræsentant for Socialistisk Folkeparti
- **MF Elisabeth Arnold** som repræsentant for Det Radikale Venstre
- **MF Kim Christiansen** som repræsentant for Dansk Folkeparti
- **MF Rune Lund** som repræsentant for Enhedslisten
- **Landsformand, kørelærer René Arnt** som repræsentant for Dansk Kørelærer-Union
- **Adm. direktør Erik Østergaard** som repræsentant for Dansk Transport og Logistik (DTL)
- **Forhandlingssekretær Leif Rasmussen** som repræsentant for Fagligt Fælles Forbund 3F
- **Adm. direktør Thomas Møller Thomsen** som repræsentant for Forenede Danske Motorejere (FDM)
- **Direktør Jens Loft Rasmussen** som repræsentant for Dansk Cyklist Forbund
- **Byrådsmedlem Susanne Bjerre**, Holstebro Kommune, som repræsentant for Kommunernes Landsforening
- **Kontorchef Flemming Schiller** som repræsentant for Transport- og Energiministeriet
- **Cand.techn.soc. Hanne Lylov Nielsen** som repræsentant for Miljøministeriet
- **Kontorchef Michael Højer** som repræsentant for Justitsministeriet
- **Statsadvokat Hanne Schmidt**, Rigsadvokaten, som repræsentant for Justitsministeriet

### — FASTE SAGKYNDIGE (UDEN STEMMERET)

- **Læge Troels Thomsen** som fast sagkyndig for Sundhedsstyrelsen
- **Chefkonsulent Sven Krarup Nielsen** som fast sagkyndig for Vejdirektoratet
- **Politimester Mogens Hendriksen** som fast sagkyndig for Rigspolitichefen
- **Vicepolitidirektør Mogens Kjærgaard Møller** som fast sagkyndig for Politidirektøren i København
- **Politiassistent Bo Jonassen** som fast sagkyndig for Politiforbundet i Danmark
- **Politimester Ole Friis** som fast sagkyndig for Politimesterforeningen
- **Forskningschef Søren Rude** som fast sagkyndig for Danmarks TransportForskning
- **Direktør René la Cour Sell** som fast sagkyndig for Rådet for Større Færdselssikkerhed
- **Kontorchef Ib Rasmussen** som fast sagkyndig for Færdselsstyrelsen
- **Direktør Ole Bach**, Københavns Kommune, som fast sagkyndig for Kommunernes Landsforening

### — SEKRETARIAT

- **Fuldmægtig Kristian Seierøe**, Justitsministeriet (sekretær)
- **Kontorfuldmægtig Kirsten Olsson**, Justitsministeriet (sekretariatsmedhjælper)

# INDLEDNING

Trafiksikkerhed begynder med den enkelte, men opgaven skal løses i fællesskab.

Det er ikke en forudsætning for at leve op til handlingsplanens målsætninger, at samtlige forslag gennemføres, og der vil givet opstå en række andre indsatser, der vil hjælpe til målopfyldelsen.

Denne handlingsplan har nye mål og målsætninger og en ny struktur i forhold til tidligere. Den indeholder et bruttokatalog med 100 forslag til væsentlige indsatser. Det er ikke en forudsætning for at leve op til handlingsplanens målsætninger, at samtlige forslag gennemføres, og der vil givet opstå en række andre indsatser, der vil hjælpe til målopfyldelsen.

Den overordnede mission er den samme: At nedbringe antallet af dræbte og kvæstede som følge af trafikulykker. Hver ulykke er fortsat én for meget.

Arbejdet med denne revision af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan begyndte i efteråret 2005 og er fortsat frem til maj 2007. Det er udført af en Arbejdsgruppe under Opfølgingsgruppen vedrørende Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan. Medlemmerne af Arbejdsgruppen har repræsenteret:

- Vejdirektoratet
- Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU)
- Færdselsstyrelsen
- Rigspolitiet
- Amter
- Kommuner
- Danmarks TransportForskning
- Rådet for Større Færdselssikkerhed

Sidstnævnte har været sekretariat for arbejdet.

Fundamentet for handlingsplanen er seks indsatsområder, som repræsenterer forskellige indgangsvinkler.

- Lovgivning og sanktioner
- Politikontrol
- Vejteknik og vejenes indretning
- Kampagner og undervisning
- Køretøjer – teknologiske og køretøjstekniske løsninger
- Videngrundlag og forskning

Det er ønsket, at denne plan bliver fælleseje og pejlemærke for både staten, de nye store kommuner og andre lokale aktører i de kommende år.

Siden 1. januar 2007 har amterne ikke eksisteret. Det betyder, at mange opgaver og tilhørende ressourcer skal løses og findes andetsteds. Arbejdsgruppen har set det som sin opgave at pege på vigtigheden af dette arbejde og på fremtidige løsningsforslag til ansvarsfordeling og koordinering.

Det er ønsket, at denne plan bliver fælleseje og pejlemærke for både staten, de nye store kommuner og andre lokale aktører i de kommende år. Nogle dele af planen vil stille flere krav til stat end til kommune og omvendt. Men budskabet er det samme: Trafiksikkerhed begynder med dig, men opgaven skal løses i fællesskab.

København, 7. maj 2007



# LÆSEVEJLEDNING

## DEL 2

Handlingsplanen 2007 præsenterer først en overordnet vision og en overordnet målsætning frem mod 2012.

Herefter følger et baggrundsafsnit, der fortæller om det historiske arbejde med nationale handlingsplaner. Baggrundsafsnittet er ikke en forudsætning for at forstå denne handlingsplan, men giver et perspektiv for den.

Under "Centrale indsatsområder" gennemgås de indsatsområder og udfordringer, der skal arbejdes med for at opnå færre dræbte og kvæstede. Afsnittet er ikke en forudsætning for at forstå handlingsplanens anbefalinger. Det er kendt stof for den erfarne trafikikkerhedseksperter. For den, der har brug for en genopfriskning, er det et forsøg på at give et overblik over feltet, udviklingen og udfordringerne.

## DEL 3

Afsnittet med anbefalinger er en gennemgang af indsatser, der kan gavne trafikikkerheden. Hver anbefaling peger på en ansvarlig. Hver anbefaling er effektvurderet efter et stjernesystem, hvor ★★★ betyder størst potentiale og en ★ betyder mindst potentiale i forhold til en reduktion af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

# — REVISION AF STRATEGIER

Trafiksikkerhed begynder med den enkelte, men opgaven skal løftes i fællesskab. Denne handlingsplan har nye mål og målsætninger og en ny struktur i forhold til tidligere.



# VISION OG MÅL FOR HANDLINGSPLAN 2007

Handlingsplanens vision er, at ingen skal dræbes eller kvæstes alvorligt på de danske veje, og at transportsystemet i videst muligt omfang skal tilgive dem, der begår fejl: Hver ulykke er én for meget.

## MÅLSÆTNING

Det fremgår af Vejdirektoratets opgørelser, at den positive tendens for 2005 blev fortsat i 2006, således at man ved udgangen af 2006 er tæt på den tidligere handlingsplans målsætning for 2012. Udviklingen over de senere år har været meget positiv med 432 dræbte i 2003, 369 i 2004, 331 i 2005 og 306 i 2006.

På den baggrund ønsker Kommissionen at sætte nye overordnede mål for 2012. Den nye målsætning er en 40 pct. reduktion i både dræbte, alvorligt tilskadekomne samt lettere tilskadekomne med udgangspunkt i tallene for 2005.

**Det betyder, at den nye handlingsplan har følgende målsætning for 2012:**

- Under 200 dræbte
- Under 1.850 alvorligt tilskadekomne
- Under 2.100 lettere tilskadekomne

Tallene er baseret på politiets indberetninger til Vejdirektoratet.

Under 200 dræbte om året i 2012 er et ambitiøst, men opnåeligt mål. En gennemgang af ulykker med dræbte i 2006 viser, at hvis lovgivningen på alle punkter blev overholdt, og den kendte teknologi blev anvendt, herunder optimal indretning af alle veje, kunne drabstallet komme helt ned på 50. På den baggrund kan det fastslås, at det frem mod 2012 ikke er usandsynligt at leve op til målet om færre end 200 dræbte.

## DELMÅL FOR PERIODER FREM MOD 2012

Hvis der frem mod 2012 skal ske den samme årlige reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne, kan der for de enkelte år opstilles følgende delmål:

### DELMÅL 2005-2012

	BASIS 2005	STATUS 2006	DELMÅL 2007	DELMÅL 2008	DELMÅL 2009	DELMÅL 2010	DELMÅL 2011	MÅL 2012
DRÆBTE	331	306	294	275	256	237	219	200
ALV. TILSKADEKOMNE	3.072	2.911	2.725	2.550	2.375	2.200	2.025	1.850
LET TILSKADEKOMNE	3.516	3.604	3.110	2.908	2.706	2.504	2.302	2.100
EU (DRÆBTE)	(335)	(306)	(288)	(264)	(240)	216		

EU's målsætning er beregnet som en 50 pct. reduktion fra 2001. Tabellen er alene baseret på danske tal vel vidende, at målsætningen er for det samlede EU.

Hvis man forestiller sig, at antallet af dræbte og tilskadekomne i 2005 fortsatte uændret, vil opfyldelsen af den nye handlingsplan betyde, at der samlet over perioden bliver sparet: 505 dræbte, 4.713 alvorlige personskader og 5.462 lettere tilskadekomne.

Det er vigtigt for gennemførelsen af handlingsplanen, at der er et godt datagrundlag, samt at alle aktører er deres ansvar bevidst. Derfor opstilles følgende delmål inden udgangen af 2008:

- Der skal etableres en landsdækkende skadestureregistrering af trafikskadete
- Der skal ansvarsplaceres og etableres et digitalt hastighedskort
- Alle vejmyndigheder skal have et trafikikkerhedsudvalg, en handlingsplan og en trafikikkerhedspolitik
- Alle systemansvarlige myndigheder skal have en handlingsplan og en trafikikkerhedspolitik

## HISTORISK BAGGRUND

Færdelssikkerhedskommissionen udsendte i 1988 Færdelssikkerhedspolitik Handlingsplan. Den var op gennem halvfemserne med til at sætte dagsordenen for trafikikkerhedsarbejdet i Danmark. Handlingsplanen havde det overordnede mål, at antallet af dræbte og tilskadekomne inden udgangen af 2000 skulle være reduceret med mindst 40 pct. i forhold til udgangspunktet, som var gennemsnittet af årene 86/87 med 711 dræbte og 12.707 tilskadekomne!

I 2000 blev 499 mennesker dræbt i trafikken. Det svarede til et fald på ca. 30 pct. i forhold til 1986/87. Antallet af tilskadekomne faldt i samme periode med ca. 28 pct.

Altså oplevede man alene i den første handlingsplans periode en reduktion på 30 pct. i antallet af dræbte og tilskadekomne.

Da ulykkestallene i midten af 90'erne igen begyndte at stige, udarbejdede kommissionen Strategiplan 1995-2000, som opfordrede alle aktører til at udarbejde handlingsplaner for trafikikkerhed. Opfordringen blev taget op i mange kommuner og amter. Alle amter og lidt over halvdelen af landets kommuner satte den gang konkrete mål for trafikikkerheden og fik udarbejdet handlingsplaner. Også regeringen fulgte opfordringen og udarbejdede i 1997 sin egen handlingsplan "Hver ulykke er én for meget". Heri blev der for første gang i Danmark formuleret den vision, at det principielt ikke accepteres, at der sker ulykker i trafikken.

Visionen udstak en kurs mod et fremtidigt trafiksystem helt uden trafikulykker og søgte at fastholde fokus på den forebyggende indsats. Visionen stillede krav til statslige og lokale myndigheder, til virksomhedsledere, til medarbejdere og til hver enkelt trafikant.

I 2000 udarbejdede kommissionen en ny "Handlingsplan 2000": Hver ulykke er én for meget. Trafikkerikkerhed starter med dig. Mod nye mål 2001-2012.

Målet for den nye handlingsplan var, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skulle reduceres med mindst 40 pct. i løbet af perioden frem til 2012. Udgangspunktet var nu ulykkestallene for 1998. Altså skulle man i 2012 højst have 300 dræbte og 2.830 alvorligt tilskadekomne.

Trafikkerikkerhedsarbejdet skulle ifølge Handlingsplan 2000 bygges på følgende strategier:

- Indsatser i privat og offentligt regi
- Fire centrale og synlige nøgleområder: For høj fart, sprit, cyklist og kryds
- Det lokale trafikikkerhedsarbejde skulle styrkes
- Der skulle tilvejebringes ny viden om trafikikkerhed

### MÅLRETTEDE INDSATSER

Det indebar et behov for at afsætte flere midler til forstærkede landsdækkende kampanjer for trafikikkerhed. De skulle være pågående, målrettede, systematiske og gentages jævnligt.

Færdelssikkerhedskommissionen ønskede også, at der i perioden skulle skabes en folkelig forståelse for det nødvendige i at overholde de gældende fartgrænser. Hvis erfaringerne med forsøget med automatisk trafikkontrol havde effekt på for høj fart, anbefalede kommissionen at indføre det på landsplan.

Kampagneindsatsen for øget brug af seler skulle også forstærkes. Kampanjerne skulle både indeholde information og politimæssig opfølgning. I denne sammenhæng pegede kommissionen på behovet for en kraftig forhøjelse af det nuværende bødeniveau for at køre uden sele.

Det var allerede da lykkedes at skabe en generel holdningsændring til spritkørsel. Det ansås ikke længere for acceptabelt. Denne holdningsændring skulle fastholdes, og samtidig skulle der sættes ind over

## HISTORISK BAGGRUND – FORTSAT

for de grupper, der fortsat kører spritkørsel. Over for særlige grupper var – og er der desuden behov for en forstærket indsats. Det gjaldt bl.a. mænd mellem 18 og 24 år, som er voldsomt overrepræsenteret i ulykkesstatistikken.

Handlingsplanen foreslog en undersøgelse af, om en såkaldt klippekortsordning kunne have en effekt på trafikikkerheden generelt – og særligt på de 18 til 24-årige ulykkesrisiko.

Endvidere fastslog handlingsplanen, at virksomheder har et særligt ansvar for at være med til at forbedre trafikikkerheden, fordi den organiserede transport udgør en meget stor del af trafikken. Transportkøbere burde således stille krav til transportvirksomhederne om trafikikker transport og udarbejde virksomhedsplaner for trafikikkerhed.

Det lokale trafikikkerhedsarbejde skulle også styrkes, og handlingsplanen gav en række forslag og anbefalinger: Trafikkerhed skulle tænkes ind i den overordnede fysiske planlægning bl.a. ved placering og planlægning af skoledistrikter, lokalisering af transporttunge virksomheder, indretning af nye boligområder og ved både nyanlæg og ombygninger. Det blev anbefalet at oprette lokale færdselssikkerhedsudvalg i kommuner og amter.

### EFTERLYSNING: MERE FORSKNING

Øget forskning blev efterlyst i handlingsplanen, som foreslog, at der blev oprettet en havarikommission for vejtrafikulykker for at få mere detaljeret og systematisk viden om årsag og omstændigheder ved forskellige typer af trafikulykker og dermed et bedre grundlag for en målrettet, forebyggende indsats.

Kommissionen pegede særligt på tre områder med behov for øget forskning og viden:

- Ulykkesårsager og risikopfattelse, trafikantadfærd og effekt af virkemidler.
- Modeller til samlede analyser af sammenhængen mellem trafikikkerhed og miljø, byudvikling, folkesundhed og andre temaer, hvor et samspil var væsentligt.
- Udvikling af prioriterings- og evalueringsværktøjer, som kan anvendes til opstilling af de mest effektive indsatser, løbende evaluering af udviklingen i ulykkestal samt evaluering af iværksatte foranstaltninger og indsatser.

Endelig kom handlingsplanen med 62 konkrete forslag til aktiviteter, der kunne medvirke til at nå målene.

### STATUS FOR HANDLINGSPLAN 2000 VED UDGANGEN AF 2006

Handlingsplanens mål om en 40 pct. reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne var tæt på at være opfyldt ved udgangen af 2006, hvor antallet af dræbte var 306, og hvor antallet af alvorligt tilskadekomne blev opgjort til 2.911

En række af handlingsplanens forslag er gennemført, mens en række andre er forsømt. I dag kan det konstateres, at svagheden ved handlingsplanen var, at den ikke indeholdt klare ansvarsfordelinger, finansiering eller operationelle mål for lovgivningsmæssige og administrative indsatser.

Justitsministeriet igangsatte en evaluering af handlingsplanen, som blev gennemført af Danmarks Transportforskning (DTF). Rapporten ligger i høj grad til grund for den nuværende revision af handlingsplanen.

### ARBEJDSGRUPPENS ETABLERING

Revisionen af handlingsplanen begyndte i efteråret 2005 med nedsættelse af en Arbejdsgruppe under Opfølgingsgruppen vedrørende Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan. Arbejdsgruppen havde som grundlag nedenstående kommissorium:

- Gruppen skal gøre status for det hidtidige arbejde med handlingsplanen
- Gruppen skal udarbejde et forslag til en revideret handlingsplan
- Gruppen skal gennemgå handlingsplanen fra 2000 med fokus på ændringer i forudsætninger
- Gruppen skal identificere gennemførte og ikke gennemførte initiativer
- Initiativer uden for handlingsplanen må gerne medtages
- Arbejdet baseres på udviklingen i ulykkestallene

Arbejdsgruppen opsatte på den baggrund nedenstående mål for arbejdet med den nye handlingsplan:

- Klare ulykkesmål
- Klare og mere detaljerede planmål
- Klar strukturering af de 62 indsattpunkter i forhold til forudsætninger
- Klar tids- og ressourcprioritering
- Klar ansvarsdelegering – centralt og lokalt
- Klar finansiering
- Opfølgning på indsatser og udvikling
- Nye initiativer
- Planen skal være folkeligt fælleseje



# CENTRALE INDSATSSOMRÅDER

## Trafiksikkerhed begynder med dig – men opgaven skal løses i fællesskab

Den vigtigste nøgle til bedre trafiksikkerhed er den enkelte trafikant. Derfor skal trafikanten både involveres og engageres i trafiksikkerhedsarbejdet. Det sker på mange forskellige måder, men fælles for dem er, at de sigter på at få så mange kræfter i sving som muligt.

Den enkelte trafikant skal have mulighed for at indgå i dialog og engagere sig i trafiksikkerhed i sit lokalområde, på sin arbejdsplads, i daginstitutionen, skolen, foreninger etc. Selv med veje, der tilgiver ulykken, teknologi, der forhindrer ulykken og politikontrol, der forebygger ulykken, er der brug for, at trafikanten selv påtager sig sin del af ansvaret.

Hvis visionen: "Hver ulykke er én for meget" skal nås, så skal systemerne og menneskene arbejde sammen. Systemerne fungerer kun, hvis trafikanterne forstår og accepterer dem.

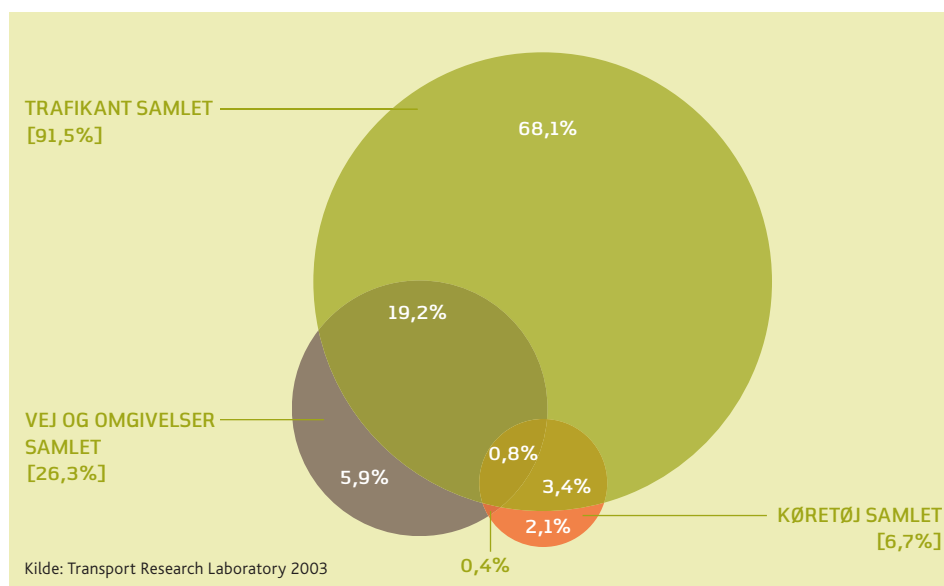
## MENNESKER BEGÅR FEJL

I de følgende afsnit beskrives de væsentligste udfordringer, når trafiksikkerheden i Danmark skal øges, samt de strategier, som skal implementeres for at løfte udfordringerne. Fælles for en række af udfordringerne er, at de sigter på at få trafikanterne til at ændre adfærd.

Som figuren nedenfor illustrerer, spiller den menneskelige faktor en hovedrolle i mere end 9 ud af 10 trafikulykker. Heraf er der i 19,2 pct. af ulykkerne et samspil mellem trafikanten og vejen og omgivelserne, som er afgørende faktorer. I 6,9 pct. er det fejl og mangler ved køretøjet. Det er, når mennesker begår fejl, at der sker ulykker i trafikken.

Derfor begynder trafiksikkerhed med dig.

## ÅRSAGEN TIL ULYKKER



Hvis visionen: "Hver ulykke er én for meget" skal nås, så skal systemerne og menneskene arbejde sammen. Systemerne fungerer kun, hvis trafikanterne forstår og accepterer dem.



Udfordringen er altså på den ene side at få trafikanterne til at ændre adfærd, dvs. undlade at begå fejlene. Det skal ske gennem uddannelse og information, kontrol og sanktion samt udformning af veje, omgivelser og køretøjer. På den anden side må det også sikres, at vejens indretning, bilen og forskelligt sikkerhedsudstyr minimerer skaderne, hvis ulykken sker. Den enkelte trafikant har således sin del af ansvaret, og det samme har det system, som trafikanten færdes i.

Hovedudfordringerne for trafiksikkerheden er følgende:

- For høj fart
- Spritkørsel
- Manglende selebrug
- Ulykker med cyklister
- Ulykker med unge trafikanter

### INDSATS PÅ ALLE ALDERSTRIN

Det præventive arbejde inden for trafiksikkerhedsområdet begynder allerede fra børnene er helt små. Her skabes vaner via bl.a. undervisning og voksne rollemodeller. Der skal skabes sammenhæng mellem de færdigheder, som børnene og de unge får i skolesystemet, og deres senere adfærd som voksne trafikanter på cykel, knallert, bil m.v. Det skal ske gennem et systematisk arbejde med at sikre ressourcer, ansvar og adfærdspåvirkning gennem undervisning og information.

### LOKAL FORANKRING AF TRAFIKSIKKERHEDSINDSATSEN

Kommunen er den lokale ryggrad i det landsdækkende samarbejde, der involverer en lang række aktører, statslige og lokale, offentlige og private. Det er vigtigt, at kommunerne har en handlingsplan med tilhørende budget og et trafiksikkerhedsudvalg, der sikrer, at den nationale plan føres ud i livet.

Det er afgørende, at den enkelte kommune forvalter sin rolle som vejmyndighed og som koordinator for det lokale trafiksikkerhedsarbejde på en måde, der sikrer borgerens involvering og engagement.

### TRAFIKSIKRE VIRKSOMHEDER

Hver enkelt virksomhed, offentlig og privat, bør overveje hvad den kan gøre for at bidrage til trafiksikkerheden. En meget stor del af den samlede transport sker i tilknytning til trafikantens arbejde. Enten som professionel erhvervsudøver eller gennem kørsel til og fra arbejde. Uanset om der er tale om virksomheder i eller uden for transportbranchen, er der et stort potentiale i, at virksomheden sætter trafiksikkerhed på dagsordenen.

Virksomhederne har et ansvar for, at arbejdet tilrettelægges, så risikoen for ulykker minimeres. Trafiksikkerhed skal være en del af virksomhedens sociale ansvar på linje med arbejdsmiljø og sundhed. Det sker kun ved at involvere medarbejderne.

Det er vigtigt, at kommunerne har en handlingsplan med tilhørende budget og et trafiksikkerhedsudvalg, der sikrer, at den nationale plan føres ud i livet.

Trafiksikkerhed skal være en del af virksomhedens sociale ansvar på linje med arbejdsmiljø og sundhed.



# INDSATSOMRÅDER

Der er sjældent en enkeltstående løsning på en trafikikkerhedsmæssig udfordring. Og den samme udfordring kan ansues fra forskellige vinkler. De afgørende indsatsområder eller indgangsvinkler til at påvirke antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken er:

- Lovgivning og sanktioner
- Politikontrol
- Vejteknik og vejenes indretning
- Kampagner og undervisning
- Køretøjer – teknologiske og køretøjstekniske løsninger
- Videngrundlag og forskning

## LOVGIVNING OG SANKTIONER

Lovgivningen er det grundlag, trafikikkerheden hviler på, fordi alle indsatsområderne kan reguleres gennem lovgivning.

Vejnettets udformning, indretning og brug er i stor udstrækning fastlagt gennem lovgivning og vejregler. Poliitiindsatser og sanktioner reguleres lovmæssigt ligesom køretøjers udformning og indretning. Det samme gør sig i vid udstrækning gældende for undervisning og information.

Trafikkens mængde og mønstre udvikler sig hele tiden, og det samme gør trafikulturen. Dertil kommer, at erfaringer fra praksis og forskningsresultater løbende forøger vores viden om, hvordan risici kan formindskes. Derfor er det kun naturligt, at lovgivningen også udvikler sig.

For at lovgivning giver den ønskede adfærdsændring, kræves trafikanternes accept. Derfor skal muligheden for accept altid først vurderes, inden en lov vedtages, og det skal vurderes, hvad der skal til for yderligere at øge accepten og få trafikanterne til at tage loven til sig. Ved implementeringen af nye love skal der derfor altid sikres midler til at informere trafikanterne om formål og indhold.

## POLITIKONTROL

Ifølge Transportøkonomisk Institut i Norge ville det umiddelbart betyde en halvering af antallet af dræbte og kvæstede, hvis alle blot respekterede fartgrænserne, undlod spritkørsel og altid huskede selen. Måltrettet og effektiv politikontrol og sanktioner er et meget effektivt middel til at få trafikanterne til at respektere Færdselsloven. Samtidig er opfølgende politikontrol et afgørende element i de nationale og lokale kampagner og informationsindsatser, som skal motivere trafikanterne til at ændre adfærd.

Det er også vigtigt at skabe en almen viden og forståelse af, at kontrolindsatsernes successmål er antallet af adfærdsændringer og ikke antallet af sanktioner. En forøgelse af kontrolniveauet er meget mere effektivt end højere straffe.

## VEJTEKNIK OG VEJENES INDRETNING

Vejenes indretning er et afgørende indsatsområde i forhold til at forbedre trafikikkerheden og spiller en meget væsentlig rolle i den overordnede og lokale fysiske planlægning.

Vejtekniske indsatser skal sikre, at f.eks. tung trafik i videst muligt omfang adskilles fra bløde trafikanter, og at "sorte pletter" på vejnettet fjernes. Det gælder systematiske forbedringer af det eksisterende vejnet gennem vejtekniske foranstaltninger som f.eks. vejbumper, rundkørsler, afmærkninger eller autoværn.

Der er sjældent en enkeltstående løsning på en trafikikkerhedsmæssig udfordring. Og den samme udfordring kan ansues fra forskellige vinkler.

Væsentlige dele af trafiksikkerheden i et lokalsamfund afgøres allerede ved placering af f.eks. skoler og industriområder og i planlægningen af til- og frakørselsforhold. Vejteknik er ofte omkostnings- tung. Men effekten på sikkerheden er stærk og vedvarende, når først investeringen er foretaget. Der udvikles til stadighed nye effektive vejtekniske virkemidler, og det er vigtigt, at der løbende søges viden om disse, og at nye løsninger til en effektiv forbedring af trafiksikkerheden afprøves.

### KAMPAGNER OG UNDERVISNING

Det er en forudsætning for korrekt adfærd, at trafikanterne kender reglerne og ved, hvornår de løber en risiko og udsætter sig selv eller andre for fare. Det kræver vedvarende undervisning, information og dialog. En sådan kommunikation er mangesidet. Den strækker sig fra kendskab til skiltning, afstribning og vejens indretning til den holdningspåvirkning, trafikanterne får som børnehavebørn, som skoleelever, på ungdomsuddannelserne, på køreuddannelsen, som voksen og rutineret trafikant og endelig som ældre trafikant.

Der er mange kommunikationsformer, og deres anvendelse skal overvejes, så der skelnes mellem, hvornår der er brug for formidling af viden, påvirkning af holdninger eller ændring af adfærd. I sidste ende er succeskriteriet, at trafikanterne har den rigtige adfærd. Det er ikke nok at have viden eller de rigtige holdninger. Holdninger skal følges op af handlinger.

### KØRETØJER – TEKNOLOGISKE OG KØRETØJSTEKNISKE LØSNINGER

Den stigende andel af biler med høj aktiv og passiv sikkerhed har sandsynligvis stor betydning for faldet af antal dræbte og tilskadekomne. Trafiksikkerhed skal fortsat være et væsentligt kriterium for den regulering, der bestemmer, hvilke køretøjer der må køre på vejene. Samtidig skal de økonomiske incitamenter, der styrer både private og professionelles valg af køretøj, løbende evalueres for at sikre, at de fremmer de mest trafiksikre biler.

### VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING

Et væsentligt aktiv for trafiksikkerhed er veldokumenteret viden om, hvad der virker og hvorfor. For til stadighed at forbedre trafiksikkerheden er det afgørende vigtigt, at der forskes i trafikanternes adfærd og i effekten af de forskellige indsatser. Ligeledes er ny viden om vejtekniske foranstaltninger en forudsætning for lønsom og omkostningseffektiv indretning af trafiksikre veje. Der kræver forskning at kunne pege fremad på nye forslag til effektive løsninger. Derfor er forskning en god investering.

### TEKNOLOGIENS ROLLE I FREMTIDEN

**Intelligente veje og biler er ikke længere noget, som først bliver muligt langt ude i fremtiden.**

Ny teknologi kan spille en helt afgørende rolle for trafiksikkerheden, hvis den tænkes ind generelt og specifikt i det samlede trafiksikkerhedsarbejde. Intelligente veje og biler er ikke længere noget, som først bliver muligt langt ude i fremtiden. I industrien og i forskningsmiljøerne ligger en lang række teknologier klar til at blive taget i brug. Det er dog en væsentlig forudsætning, at prisen er til at betale for både den private trafikant og erhvervslivet.

Kombinationen af teknologisk udvikling og konkurrencedygtig pris giver store muligheder for effektive genveje i trafiksikkerhedsarbejdet i de kommende år. Men teknologien skal også tænkes ind i kontrol- og sanktionsvinklen. Automatiske kontroller kan f.eks. i høj grad sikre en hyppigere og bredere kontrol. Teknologi til politiet kan øge effektiviteten af kontrollen og spare mandskab.

I kampagner og undervisning byder teknologien på nye muligheder for kommunikation med udvalgte målgrupper – f.eks. i skolernes trafikundervisning, e-learning og køreuddannelse. Mulighederne er der, hvis der arbejdes målrettet.

Staten og kommunerne bør som offentlige indkøbere gå forrest. Men frem for alt kan staten gennem regulering og medfinansiering fremme udbredelsen af trafiksikre teknologier i køretøjer og på veje. Det er en forudsætning for en øget efterspørgsel, at trafikanterne kender teknologierne og deres muligheder. Det skal sikres gennem løbende information og formidling af viden.

# HOVEDUDFORDRINGER



For at nå målsætningen for de seks år, handlingsplanen gælder, er følgende vigtigt:

- At der prioriteres blandt udfordringerne
- At der opstilles strategier for at nå målet

Færdelssikkerhedskommissionen har derfor udpeget fem hovedudfordringer på baggrund af ulykestyper og målgrupper. Her skal det primære fokus lægges, hvis flest mulige ulykker skal påvirkes. De fem udfordringer tegner sig for mindst 80 pct. af alle alvorlige trafikulykker:

- For høj fart
- Spritkørsel
- Manglende selebrug
- Ulykker med cyklister
- Ulykker med unge trafikanter

De fem udfordringer tegner sig for mindst 80 pct. af alle alvorlige trafikulykker.

Den største effekt på antallet af dræbte og tilskadekomne opnås således ved at trafikanterne respekterer fartgrænserne, undgår spritkørsel og bilisterne bruger sikkerhedssele. Derudover skal antallet af cykelulykker begrænses og unge trafikanter skal have en risikobevist og mere sikker adfærd.

De seks tidligere nævnte indsatsområder spiller en overordnet rolle, og udfordringerne bør være pejlemærker for alle aktører i alle sammenhænge på alle indsatsområder.

I det følgende beskrives hovedudfordringerne enkeltvis og mere detaljeret. De indsatser, Kommissionen foreslår, opremses også kort med henvisning til uddybning i et senere afsnit.

## HOVEDUDFORDRINGER

Fart • Sprit • Manglende sele • Cyklister • Unge

LOVGIVNING OG SANKTIONER	POLITIKONTROL	VEJTEKNIK OG VEJENS INDRETNING	KAMPAGNER OG UNDERVISNING	KØRETØJET. TEKNOLOGISKE OG KØRETØJSTEKNISKE LØSNINGER	VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING
--------------------------	---------------	--------------------------------	---------------------------	-------------------------------------------------------	----------------------------

## ULYKKER MED FOR HØJ FART

Det er internationalt og nationalt veldokumenteret, at der er en direkte sammenhæng mellem hastighedsniveau og antallet af dræbte og kvæstede i trafikken. Jo højere fart jo større ulykkesrisiko og desto alvorligere konsekvenser. Blot små ændringer i gennemsnitsfarten på to-fem pct. giver stor effekt.

Jo højere fart jo større ulykkesrisiko og desto alvorligere konsekvenser.

Vejdirektoratet har for 2005 beregnet, at hvis alle bilister havde ændret deres fart, så de overholdt fartgrænserne, ville der have været sparet ca. 40 dræbte og 600 tilskadekomne.

Det er væsentligt ikke kun at fokusere på de store fartoverskridelser. En overskridelse på 10-15 km/t kan i en kritisk situation betyde forskellen mellem lettere og dødelige skader. En overskridelse på 10-15 km/t kan i en kritisk situation betyde forskellen mellem lettere og dødelige skader.

Det er væsentligt ikke kun at fokusere på de store fartoverskridelser. En overskridelse på 10-15 km/t kan i en kritisk situation betyde forskellen mellem lettere og dødelige skader. Fodgængere, der bliver ramt af en bil med 30 km/t, har 5 pct. risiko for at blive dræbt. Er farten 50 km/t, er risikoen 40 pct.

Fart som ulykkes- og skadesfaktor er uden sammenligning den allerstørste udfordring i trafikikkerhedsarbejdet. De fleste kører ind imellem for stærkt og det er socialt acceptabelt. Det er derfor vigtigt, at der bliver arbejdet målrettet, koordineret og vedholdende med at fartgrænserne respekteres og at farten tilpasses forholdene.

#### — HVEM KØRER FOR STÆRKT?

Det gør størstedelen af den danske befolkning enten ofte eller en gang imellem.

##### Unge

Unge mellem 18 og 24 år udgør en helt særlig målgruppe med en meget høj ulykkesrisiko, og den bliver behandlet i et selvstændigt afsnit.

##### Erfarne bilister

Resultaterne fra den fortløbende europæiske undersøgelse SARTRE peger bl.a. på, at der i aldersgruppen 25-39-årige mænd er en gruppe, der adskiller sig ved typisk at køre meget stærkt. De anvender næsten altid sikkerhedssele, men derudover overtræder de ofte færdselsreglerne. De har ofte 1-2 trafikulykker med materiel skade og 1 trafikulykke med personskeade bag sig. De kører hurtigt på alle vejtyper. De har typisk mindre end 10 års kørsels erfaring, kører i nyere biler og kører en hel del. De er mellemledere eller ledere, og mange af dem har høje indkomster; bøder har ingen præventiv effekt. De bor i større byer.

##### Erhvervsbilister

Mange varevogne kører for stærkt, og de udgør en hel særlig risikogruppe, fordi ulykker med varebiler medfører alvorligere skader på modparten end personbiler.

#### UDVIKLINGEN

Det lykkedes i 2005 at ændre gennemsnitsfarten på stort set alle vejtyper. Indførelsen af klippekortet samme år ser ud til at have haft afgørende indflydelse.

Efter 1. september 2005 faldt gennemsnitsfarten på vejene både i og uden for byerne. Antallet af bøder, der udstedes via politiets automatiske trafikkontrol, faldt med 25 pct. Halvdelen af de sparede dræbte og tilskadekomne i 2005 blev opnået i de første fire måneder efter indførelsen af klippekortet. Det tyder på, at klippekortet og et højt kontrolniveau havde en direkte effekt på kørslen og ulykkerne. Det kan også konstateres, at det i højere grad er faren for at miste kørekortet, der ændrer ved adfærden, end forståelsen for fart som risikofaktor.

Et indeks beregnet ud fra Vejdirektoratets hastighedsbarometer antyder, at niveauet fra december 2006 er på vej tilbage til niveauet før indførelse af klippekort og de ændrede fartgrænser på motorveje.

Der er dog stadig lang vej, før det accepteres, at især den lille overskridelse rent faktisk er en af de største risikofaktorer.

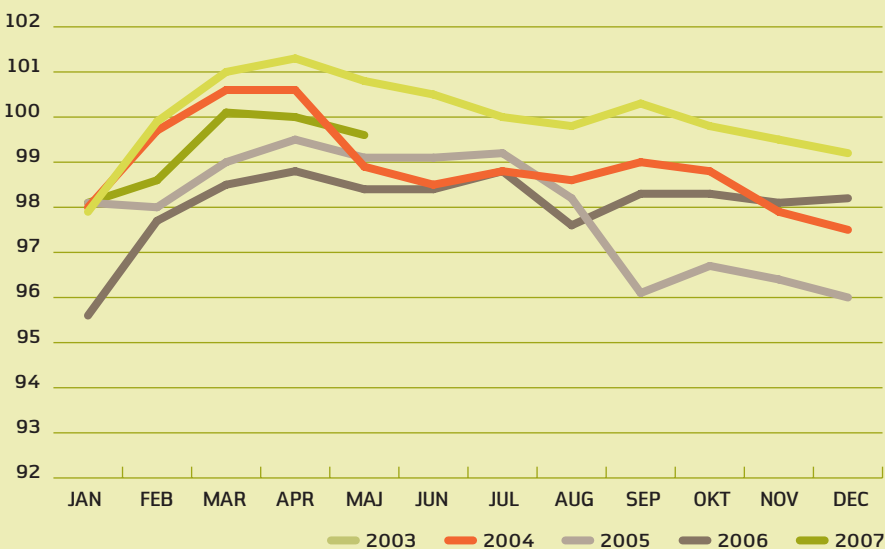
Det er derfor vigtigt at notere sig de positive erfaringer fra 2005, som medførte det lavere hastighedsniveau ved indførelse af klippekortet. Udoover det konkrete resultat af klippekortet ser det også ud til, at der i befolkningen er en stigende accept af automatisk trafikkontrol og behovet for at sætte fokus på fart. Der er dog stadig lang vej, før det accepteres, at især den lille overskridelse rent faktisk er en af de største risikofaktorer.

Andre faktorer har også påvirket farten: Indførelsen af 130 km/t på motorvejene i 2004, kørekort på prøve, intensiveret politikontrol, trængselsproblemer ved og i større byer samt fartdæmpende indsats i amter og kommuner.

## HASTIGHEDSINDEKS JAN 2002–MAJ 2007

Gennemsnit 2003=100

De fire by- og landeveje har hver vægten 1/6, mens de tre motorvejstyper har vægten 1/9



Kilde: Vejdirektoratet

### — HVORDAN LØSES PROBLEMERNE?

Indsatser som vil nedbringe antallet af ulykker pga. for høj fart.

#### HOVEDUDFORDRING: FART

	NR.	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
LOVGIVNING OG SANKTIONER	1	Klip ved 20 pct. fartoverskridelse	★★ ved gennemførelse	Side 35
POLITIKONTROL	17	Intensiv kontrol af farten på veje uden for byzone	★★★	Side 42
	18	Ubemandet og fastmonteret automatisk trafikkontrol (ATK) samt digital teknik til fotos	★★★ ved gennemførelse	Side 42
VEJTEKNIK OG VEJENES INDRETNING	24	Differentierede fartgrænser i åbent land	★★	Side 46
	25	Udvidet brug af dynamiske fartvisere (Din Fart)	★★	Side 47
KAMPAGNER OG UNDERVISNING	50	Fartkampagner	★★★	Side 54
KØRETØJER. TEKNOLOGISKE OG KØRETØJSTEKNISKE LØSNINGER	67	Det digitale hastighedskort	★★★	Side 61
	68	Intelligent hastighedstilpasning (ISA – Intelligent Speed Adaption)	★★★	Side 62
VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING	91	Undersøgelse af virkning af fartgrænse på 30 km/t i bykerner	-	Side 75

Fartregulerende anbefalinger målrettet unge trafikanter står under hovedudfordring "Unge".

## ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE

I 2006 blev 73 dræbt, og 470 kom alvorligt til skade i spritulykker. Og det på trods af at spritkørsel i dag er socialt uacceptabelt.

Der er en klar uoverensstemmelse mellem det, trafikanterne siger, og det, de reelt gør, i forhold til spritkørsel. Og der er også en subjektiv opfattelse af, hvornår man kører spritkørsel. Spritkørsel omfatter ikke kun de stærkt berusede, men også dem, der drak et glas eller to for meget til midt-dagen.

En del af spritkørslen skyldes et egentligt misbrugsproblem og bør i den forbindelse betragtes som et mere generelt samfundsproblem. Samarbejde mellem myndigheder og institutioner, der arbejder med alkoholmisbrug, er derfor vigtigt i trafiksikkerhedsarbejdet.

**Spritkørsel skal ikke kun være noget, man fordømmer. Det skal også være noget, alle skal blive bedre til at forhindre.**

### — STADIG BEHOV FOR INDSATS

Statistikken viser, at ca. hver femte trafikdræbte er spritpåvirket; så der er stadig et stort behov for at have fokus på spritkørsel. Dels for at understøtte den holdning, der er til spritkørsel i dag, dels for at sikre, at der stadig sættes ind over for det. Spritkørsel skal ikke kun være noget, man fordømmer. Det skal også være noget, alle skal blive bedre til at forhindre. Hvis det bliver socialt acceptabelt at gribe ind over for andre, der vil sætte sig bag rattet med alkohol i blodet, vil mere spritkørsel blive forhindret.

Indsatsen skal dermed ikke kun være over for spritbilisten, men også over for f.eks. venner, kolleger, familie og arbejdsgivere.

At spritkørsel i dag er socialt uacceptabelt, er et resultat af mange års kampagneindsats og en målrettet kontrolindsats af politiet. I dag er bilisterne f.eks. så bevidste om, at der er målrettede spritkontroller i december, at der bliver taget færre spritbilister i denne måned end i en hvilken som helst anden måned af året. Det viser, at den oplevede risiko for at blive stoppet er en meget væsentlig faktor i forhold til at begrænse spritkørslen.

I 2006 sigtede politiet ca. 15.000 spritbilister. Antallet er langt fra dækkende for hvor mange, der kører på vejene. Reelt er der mange, mange flere. Antallet af sigtelser er et udtryk for, hvor intensiv politikontrollen er. Hvis man øgede kontrollen, ville der blive taget flere.

Spritbilister færdes oftere uden for byområderne i tyndere befolkede egne af lande, hvor mulighederne for offentlig transport er dårlige, og taxikørsel er meget dyr på grund af de lange afstande. Samtidig opleves risikoen for at blive taget i en politikontrol som lav.

### — RISIKOEN

Ingen anden enkeltfaktor kan som sprit øge risikoen for ulykker.

- 2-3 gange ved 0,5-0,8 promille
- 4-10 gange ved 0,8 -1,2 promille
- Over 100 gange ved over 1,2 promille

**9 ud af 10 spritbilister er mænd.**

### — HVEM KØRER SPRITKØRSEL?

9 ud af 10 spritbilister er mænd. Overordnet kan man dele dem op i tre grupper:

- Bilister, som af og til kører med alkohol i blodet, og som tager chancen og kører hjem – den såkaldte grænsekørsel, hvor bilisten har drukket lidt og kører alligevel
- Unge mænd, som får meget høj risiko på grund af blandingen af alkohol og manglende erfaring og rutine
- Midaldrende mænd med et højt alkoholforbrug og høj promille, som også ofte er gengangere i politiets kontroller. Mange af dem har et decideret alkoholmisbrug

Gruppen, der kører grænsekørsel, er mere modtagelig over for kampagner og lovstramninger.

De unge har en generel høj risikoadfærd og tager mange chancer kombineret med manglende rutine og erfaring. Deres ulykker optræder især i weekenden, om aftenen og om natten. Deres adfærd er ofte spontan, og de er ofte involverede i ulykker. Der kræves særlige indsatser og kommunikation over for denne målgruppe.

Ved den tredje gruppe er det vigtigt at være opmærksom på, at der ofte er tale om personer med egentlige misbrugs- og afhængighedsproblemer. Spritkørsel er således kun en del af denne gruppes risikoadfærd og i deres egen bevidsthed et mindre problem end arbejds-, familie- og økonomiproblemer. Det er derfor relevant at udvide perspektivet og inddrage andre aktører for at forebygge og bekæmpe spritbilisme/alkoholafhængighed over en bredere front.

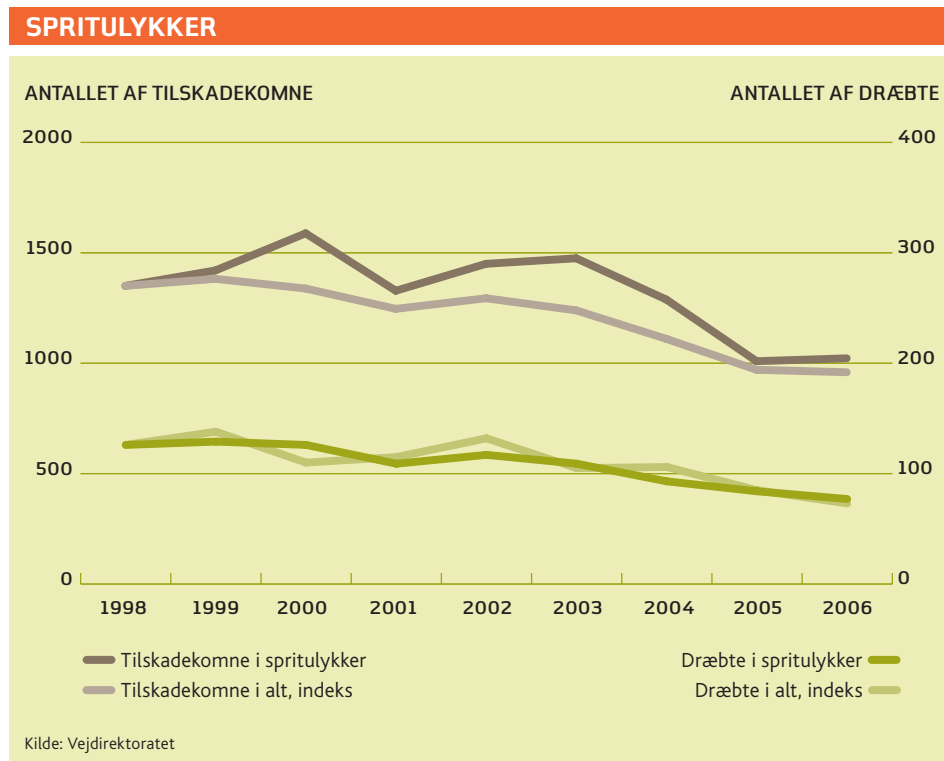
### — UDVIKLINGEN

Andelen af dræbte og kvæstede i spritulykker faldt i mange år markant mere end øvrige ulykker. Den overordnede udvikling har således været positiv. Efter et par år (2001 og 2002) med stigende antal dræbte i spritulykker indtraf der fra 2004 til 2005 et markant fald i antal dræbte og tilskadekomne. 2006 ligger på omtrent samme niveau som 2005. Det ser ud til, at de skærpede sanktioner for spritkørsel, der blev indført den 1. september 2005, har haft en umiddelbar effekt på ulykkestallet. Stramningerne rammer både førstegangs spritbilister og gengangere.

Det er endnu for tidligt at fastslå den langsigtede effekt af de strengere straffe, men man må formode, at den aftager med tiden og især gælder de bilister, der lejlighedsvis kører spritpåvirket og ikke bilister med et egentligt alkoholmisbrug.

Der har de seneste år også været en markant stigning af spritulykker i forbindelse med knallertkørsel. Det skyldes dels, at knallerter er blevet moderne igen blandt de unge og dels, at der er en tendens til, at spritbilister, der har mistet deres kørekort, vælger at køre knallert. Problematikken behandles under det særskilte afsnit om unge trafikanter.

Der har de seneste år været en markant stigning af spritulykker i forbindelse med knallertkørsel.



**— HVORDAN LØSES PROBLEMERNE?**

Indsatser som vil nedbringe antallet af ulykker pga. sprit

**HOVEDUDFORDRING: SPRIT**

	NR.	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
LOVGIVNING OG SANKTIONER	2	Anvendelse af evidensalkometre	★★	Side 35
POLITIKONTROL	19	Ved politikontrol skal alle førere alkotestes	★★★	Side 43
KAMPAGNER OG UNDERVISNING	51	Kampagner mod spritkørsel	★★★	Side 55
VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING	92	Evaluering af kursus i alkohol og trafik (A/T-kurser)	-	Side 75
	93	Effektundersøgelse af alkohol og behandlingsdomme	-	Side 75

Spritregulerende anbefalinger målrettet unge trafikanter står under hovedudfordring "Unge".

Øget brug af sikkerhedsseler er den mest enkle, effektive og billige måde at mindske antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i biler.

**ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG**

Øget brug af sikkerhedsseler er den mest enkle, effektive og billige måde at mindske antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i biler. Beregninger foretaget af Vejdirektoratet fra 2006 viser, at der i Danmark ved 100 pct. selebrug på alle sæder i bilen kan spares ca. 55 dræbte og 240 tilskadede om året.

Den stigende udbredelse af airbags understreger også behovet for øget selebrug. Udløste airbags kan give livsfarlige nakkeskader for personer, der ikke anvender sikkerhedsseler.

**— HVEM BRUGER IKKE SELE?**

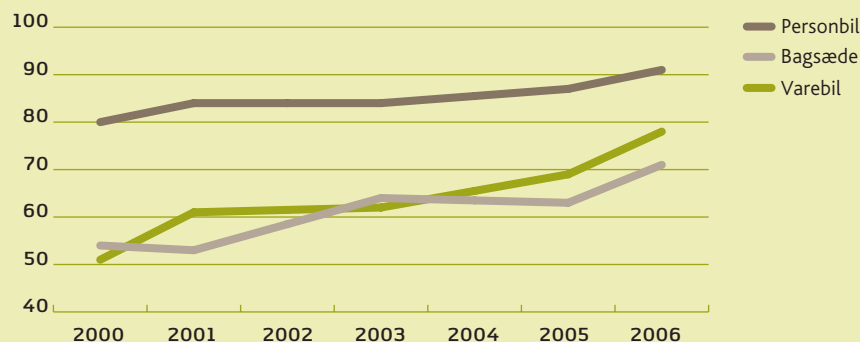
Årsagerne til manglende selebrug hænger sammen med både placering i køretøjet, aldersgrupper og type af køretøj. Førere af person- og varebiler er klart den vigtigste målgruppe; der ligger fortsat en udfordring i at formidle målrettede og tilpassede budskaber om, hvor farligt det er for både fører og passagerer, hvis ikke alle i bilen er fastspændt.

**— UDVIKLINGEN**

Fra 2000 til 2006 er det gennem målrettede fælles kampagneindsatser, skærpede sanktioner og kontrol lykkedes at få halvdelen af dem, som i 2000 ikke benyttede sele, til at bruge den. Det viser figuren nedenfor.

**UDVIKLINGEN I SELEBRUG 2000-2006**

BRUGERE I PCT.



Kilde: Rådet for Større Færdselssikkerhed



**— HVORDAN LØSES PROBLEMERNE?**

Indsatser som vil nedbringe antallet af skader pga. manglende sele

**HOVEDUDFORDRING: MANGLENDE SELE**

	NR.	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
LOVGIVNING OG SANKTIONER	3	Manglende sele- og hjelmbrug i klippekorts-systemet	★★★ ved gennemførelse	Side 36
POLITIKONTROL	20	Selekontrol via automatisk trafikkontrol (ATK)	★★ ved gennemførelse	Side 43
KAMPAGNER OG UNDERVISNING	52	Selekampagner	★★★	Side 55
KØRETØJER. TEKNOLOGISKE OG KØRETØJSTEKNISKE LØSNINGER	69	Selehusker	★★★	Side 62

Seleregulerende anbefalinger målrettet unge trafikanter står under hovedudfordring "Unge".

**ULYKKER MED CYKLISTER**

I 2006 blev 31 cyklister dræbt, 569 kom alvorligt til skade og 563 kom lettere til skade. 60 pct. af cyklistulykkerne sker i kryds – med manglende overholdelse af vigepligt som central faktor, hovedsageligt knyttet til cyklistens modpart.

Halvdelen af de dræbte cyklister dør på grund af hovedskader. Halvdelen af dem kunne ifølge Trafikøkonomisk Institutt i Norge, have reddet livet, hvis de havde haft cykelhjelme på. Af de 30.000 cyklister, der hvert år ender på skadestuen, har de 8.000 slået hovedet – 1.600 af dem så alvorligt, at de får varige mén. For de yngste cyklister er der den særlige udfordring, at de årgange, der lige nu smider cykelhjelmene, er i vækst. En fjerdedel af dødsulykkerne sker i forbindelse med en højre-svingende lastbil.

**— HVEM SKAL MAN I KONTAKT MED?**

- Børn og unge cyklister og de ansvarlige voksne omkring dem
- Ældre over 65
- Vognmænd og lastbilchauffører
- Bilister i kryds

En tredjedel af de dræbte cyklister er over 65 år. At det går så galt for de ældre, hænger formentlig sammen med generel større skrøbelighed og nedsat reaktionsevne.

Børn og unge under 25 år er også udsatte. Hver fjerde dræbte cyklist tilhører denne gruppe. Manglende rutine og manglende risikoforståelse kan være årsagen til, at det går galt. De store årgange påvirker allerede antallet af ulykker. Den udvikling vil kræve en øget systematik i skolen med kampagner samt fokus på vejtekniske løsninger særligt i kryds.

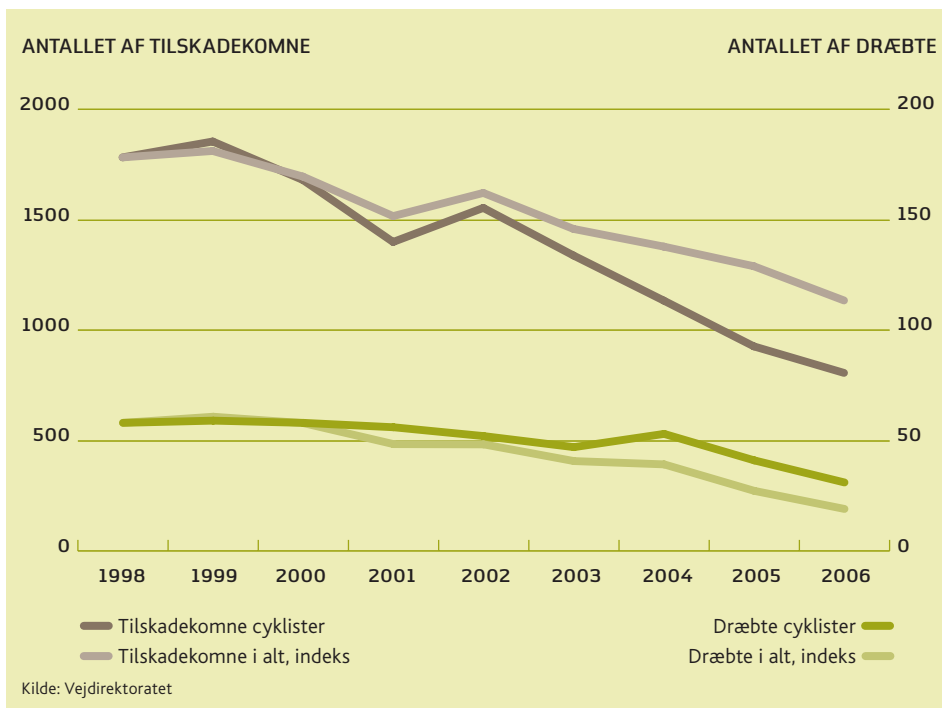
**— UDVIKLINGEN**

På figuren ses udviklingen i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i årene 2000-2006. Antallet af dræbte cyklister holder sig forholdsvis konstant i perioden 1998-2004, mens udviklingen for de øvrige trafikantgrupper er faldende.

Halvdelen af de dræbte cyklister dør på grund af hovedskader.

Børn og unge under 25 år er også udsatte. Hver fjerde dræbte cyklist tilhører denne gruppe.

## ULYKKER MED CYKLISTER



### — HVORDAN LØSES PROBLEMERNE?

Indsatser som vil nedbringe antallet af ulykker med cyklister

#### HOVEDUDFORDRING: CYKLISTER

	NR.	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
LOVGIVNING OG SANKTIONER	11	Højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister	★★	Side 39
VEJTEKNIK OG VEJENES INDRETNING	26	Etablering af tilbagetrukket stopstreg i signalregulerede kryds	★★	Side 47
	27	Etablering af overkørsler i vigepligtsregulerede kryds	★	Side 47
	28	Etablering af separate "før-grønt" signaler i regulerede kryds	★★	Side 47
	29	Etablering af cykelstier langs veje i åbent land	★	Side 48
KAMPAGNER OG UNDERVISNING	58	Kampagner mod ulykker i kryds	★★	Side 58
	59	Kurser til 5. eller 6. klasser om højresvingende lastbiler	★	Side 58
	60	Kampagne om højresvingende lastbiler	★★	Side 58
	61	Kampagner for udbredelse af cykelhjelmbrug	★★	Side 59
	62	Kampagner rettet mod cyklister over 70 år	★★	Side 59
KØRETØJER, TEKNOLOGISKE OG KØRETØJSTEKNISKE LØSNINGER	70	Indretning af lastbiler til forebyggelse af højresvingsulykker	★★	Side 63
VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING	97	Undersøgelse af cyklisternes færdigheder	-	Side 77

## ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER

Unge er overrepræsenteret i trafikulykker. Af de 6.821 dræbte og tilskadekomne i 2006 var omtrent hver tredje i aldersgruppen 15-24 år. Dette selvom denne gruppe kun udgør godt 10 pct. af befolkningen. Antallet af unge vil stige markant i de kommende år. Det giver en demografisk udfordring i forhold til at reducere andelen af ungeulykker; og det kræver, at man fastholder og optimerer indsatsen over for de unge trafikanter.

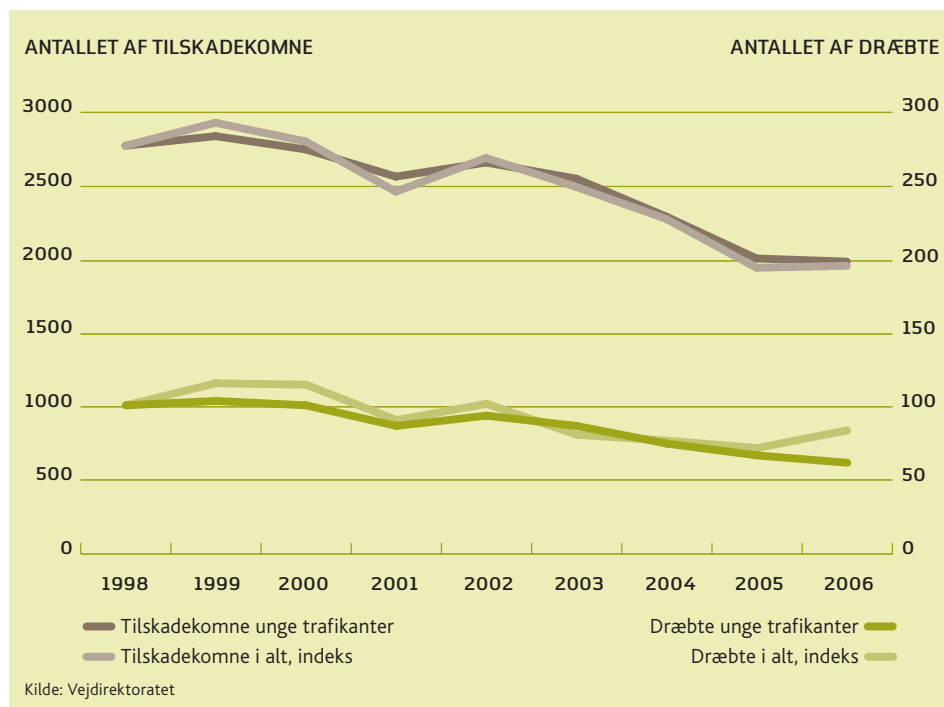
Ulykkerne skyldes primært for høj fart, spritkørsel og/eller manglende erfaring og rutine. Ofte fører manglende brug af sele til en forværring af skadernes omfang. Store fartoverskridelser, spritkørsel og manglende selebrug er forseelser, som de unge kender reglerne for, men alligevel praktiserer. Især har mange unge mænd en stor tro på egne evner som bilist selv efter få måneder med kørekort. Det betyder, at de tager chancer og kører risikobetonet, fordi de selv føler, de har styr på situationen. Det peger mod et behov for mere fokus på risikoforståelse og konsekvenser samt en større påvirkning af deres fremtidige adfærd.

### — UDVIKLINGEN

Efter flere år med en positiv udvikling i antallet af dræbte og tilskadekomne unge i aldersgruppen er udviklingen vendt i 2006. Hvad angår de 18-24-årige har ulykkesudviklingen de sidste par år været svagt positiv. Der er derimod et voksende problem med de 15-17-årige, der især er involveret i ulykker på knallert. De unge kører uden hjelm på en tunet knallert og mangler forståelse for ulykkesrisikoen. Der er derfor behov for at fokusere yderligere på denne målgruppe.

Unge er overrepræsenteret i trafikulykker. Af de 6.821 dræbte og tilskadekomne i 2006 var omtrent hver tredje i aldersgruppen 15-24 år.

## ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER



### — HVORDAN LØSES PROBLEMERNE?

Indsatser som skal nedbringe antallet af ulykker med unge trafikanter

#### HOVEDUDFORDRING: UNGE TRAFIKANTER

	NR.	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
LOVGIVNING OG SANKTIONER	4	Revision af kørelæruddannelsen	★★	Side 36
	5	Revision af køruddannelsen	★★	Side 37
	6	Ændring af knallertundervisningen	★ ved gennemførelse	Side 37
	7	Nummerplader på alle knallerter	★★ ved gennemførelse	Side 38
	8	Fratagelse af knallertbevis	★ ved gennemførelse	Side 38
	9	Knallertforseelser og udskydelse af erhvervs mulighed af kørekort	★★ ved gennemførelse	Side 38
	10	0,2-promillegrænse mens man har kørekort på prøve	★★ ved gennemførelse	Side 39
POLITIKONTROL	21	Lettere kontrolmuligheder af knallerter	★★ ved gennemførelse	Side 44
	22	Konfiskation af ulovlig knallert	★★ ved gennemførelse	Side 44
KAMPAGNER OG UNDERVISNING	53	Obligatorisk undervisning i færdsel og risikoforståelse på ungdomsuddannelser	★★	Side 56
	54	Kampagnetekommunikation til unge med lav risiko	★	Side 56
	55	Kampagner rettet mod forhandlere af knallerter	★	Side 57
	56	Kampagner rettet mod forældre til børn på knallert	★	Side 57
	57	Forældreindsats over for unge	★★	Side 57
VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING	94	Undersøgelser af holdninger og adfærd i trafikken hos særlige grupper af unge	-	Side 76
	95	Undersøgelse af banekørsel i sammenhæng med risikolære mv.	-	Side 76
	96	Evaluering af kørekort på prøve	-	Side 76

# VEDHOLDENDE OG KOORDINEREDE INDSATSER

Hele forudsætningen for handlingsplanen er, at myndigheder, interesseorganisationer osv. arbejder sammen.

En vedvarende indsats rækker typisk en årrække frem. Det gælder for alle indsatsområder, at den bedste virkning opnås, når der både på landsplan og lokalt sættes klare effektmål, som følges op gennem flerårige strategier.

En flersidet indsats betyder, at der tages flere midler i brug på samme tid, så de supplerer hinanden. Samtidig skal trafiksikkerhedsarbejdet være lønsomt, så der vælges de løsninger, der giver størst mulig reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne i forhold til de ressourcer, der investeres.

Endelig er det afgørende, at enhver indsats måles, uanset om midlet er vejtekniske foranstaltninger, kommunikation og undervisning, politikontrol eller en kombination af flere. De lange tidshorisonter i arbejdet kræver tålmodighed i processen, men gør det også muligt at justere midlerne i indsatsen undervejs. Evalueringen hjælper ligeledes i dokumentationen for hvilke midler, der har størst effekt, så det er de mest effektive og lønsomme midler, der bruges.

De centrale strategier er afgørende for arbejdet med trafiksikkerheden. Fælles for strategierne er, at de skal udføres gennem vedvarende og koordinerede indsatser inden for deres felt. Lovgivningsindsatser skal således koordineres med både teknologi, kampagner osv.

Kun ved at fastholde og bygge videre på den erfaring, der allerede er, kan man fortsætte arbejdet med en reduktion af antallet af dræbte og kvæstede i trafikken.

## HVAD KAN MAN GØRE SOM TRAFIKANT

Anbefalingerne i handlingsplanen peger i meget stor udstrækning på, hvordan myndigheder, virksomheder, kommuner og andre, centralt og lokalt, skal samarbejde og handle, så den adfærd, der fører til trafikulykker forhindres. Det sker ud fra en grundlæggende erkendelse af, at det er menneskeligt at fejle – at mere end 90 % af trafikulykkerne bunder i menneskelige fejl, bevidste eller ubevidste.

I og med de fleste ulykker skyldes trafikanternes adfærd, er det også vigtigt at den enkelte trafikant selv yder sit bidrag til at forebygge ulykker. Dels ved selv at ændre adfærd, dels ved at påvirke andre til en mindre risikobetonet adfærd.

## KØR EFTER FARTGRÆNSERNE, BRUG SELE OG KØR IKKE SPRITKØRSEL

Der findes tre simple handlinger, som har helt afgørende betydning for trafiksikkerheden. Tre handlinger som tegner sig for hovedparten af de alvorlige trafikulykker. Tre handlinger som alene handler om at respektere færdselsloven og som den enkelte trafikant selv har afgørende indflydelse på.

Danmark kunne spare mindst 100 dræbte om året, hvis alle trafikanter med ét besluttede at:

- overholde fartgrænserne,
- køre uden alkohol i blodet og
- bruge sele hver gang, også på bagsædet.

Det gælder for alle indsatsområder, at den bedste virkning opnås, når der både på landsplan og lokalt sættes klare effektmål, som følges op gennem flerårige strategier.

Der findes tre simple handlinger, som har helt afgørende betydning for trafiksikkerheden.

Handlingsplanens mål for 2012 ville være opfyldt i løbet af et år.

Handlingsplanens mål for 2012 ville være opfyldt i løbet af et år.

Effekten af så enkle handlinger, understreger samtidig nødvendigheden af, at trafikanterne får støtte til en ændret adfærd gennem information, kontrol og sanktioner, vejtekniske løsninger og teknologiske løsninger.

#### — TAG ANSVAR FOR ANDRES ADFÆRD

Langt hovedparten af trafikanterne respekterer loven, når det gælder alkohol og selebrug. Denne gruppe har et særligt ansvar for at være normgivende og påvirke andres holdninger og adfærd.

At hjælpe en person til at benytte sele, at overholde en hastighedsgrænse og undgå at sætte sig bag rattet med ulovlige promiller i blodet er nødvendigt, hvis handlingsplanens mål skal opfyldes.

#### — EGEN ADFÆRD PÅVIRKER ANDRES ADFÆRD

Ved at være bevidst om egen adfærd som rollemodel – som forældre, som kollegaer, som kammerater – viser man i høj grad normen for trafiksikker adfærd.

Få ændringer i den enkeltes adfærd kan redde mange liv og undgå lemlæstelser i trafikken





# — ANBEFALINGER TIL FORBEDRING AF TRAFIKSIKKERHEDEN

I det følgende peger Færdselssikkerheds-  
kommissionen på 100 indsatser, der kan  
forbedre trafikikkerheden.





## OVERSIGT OVER ANBEFALINGER

NR	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
1	Klip ved 20 pct. fartoverskridels	★★ ved gennemførelse	Side 35
2	Anvendelse af evidensalkometre	★★	Side 35
3	Manglende sele- og hjelmbrug i klippekortsystemet	★★★ ved gennemførelse	Side 36
4	Revision af kørelæreruddannelsen	★★	Side 36
5	Revision af køreuddannelsen	★★	Side 37
6	Ændring af knallertundervisningen	★ ved gennemførelse	Side 37
7	Nummerplader på alle knallerter	★★ ved gennemførelse	Side 38
8	Fratagelse af knallertbevis	★ ved gennemførelse	Side 38
9	Knallertforseelser og udskydelse af erhvervelsesmulighed af kørekort	★★ ved gennemførelse	Side 38
10	0,2-promillegrænse mens man har kørekort på prøve	★★ ved gennemførelse	Side 39
11	Højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister	★★	Side 39
12	0-grænse for ulovlige stoffer og ikke-lægeordineret medicin	★★	Side 40
13	Uforsvarlig uopmærksomhed med i klippekortsystemet	★★ ved gennemførelse	Side 40
14	Afgiftslettelse på sikre biler	★★	Side 40
15	Afgifter på store varebiler	★★	Side 41
16	Formulerede krav til politikontrol	★★★	Side 42
17	Intensiv kontrol af farten på veje uden for byzone	★★★	Side 42
18	Ubemandet og fastmonteret automatisk trafikkontrol (ATK) samt digital teknik til fotos	★★★ ved gennemførelse	Side 42
19	Ved politikontrol skal alle førere alkotestes	★★★	Side 43
20	Selekontrol via automatisk trafikkontrol (ATK)	★★ ved gennemførelse	Side 43
21	Lettere kontrolmuligheder af knallerter	★★ ved gennemførelse	Side 44
22	Konfiskation af ulovlig knallert	★★ ved gennemførelse	Side 44
23	Trafiksikkerhedsrevision	★★★	Side 46
24	Differentierede fartgrænser i åbent land	★★	Side 46
25	Udvidet brug af dynamiske fartvisere (Din Fart)	★★	Side 47
26	Etablering af tilbager trukket stopstreg i signalregulerede kryds	★★	Side 47
27	Etablering af overkørsler i vigepligtsregulerede kryds	★	Side 47
28	Etablering af separate "før-grønt" signaler i regulerede kryds	★★	Side 47
29	Etablering af cykelstier langs veje i åbent land	★	Side 48
30	Ombygning af vejkryds og etablering af rundkørsler	★★★	Side 48
31	Modernisering af signalregulerede kryds	★★	Side 48
32	Angivelser af vigepligt	★★	Side 48
33	Forbedrede krydsningsmuligheder for fodgængere	★★	Side 49
34	Anlæg af midterrabat i bygader	★	Side 49
35	Systematisk udpegning og udbedring af sorte pletter	★★★	Side 49
36	Rumleriller i vejmidten af tosporede veje og rumlestriber/riller i vejsiden af mindre veje	★★★/★★	Side 50
37	2+1 veje med autoværn	★★★	Side 50
38	Grå strækninger og forbedringer af eksisterende veje	★★	Side 50
39	Sanering af bygennemfarer	★★	Side 51
40	Forbedret vejbelysning	★	Side 51
41	Afstandsafmærkning på motorveje	★	Side 51
42	Rabatsanering	★★	Side 51
43	Faste genstande i vejsiden	★★ ved gennemførelse	Side 51
44	Obligatorisk færdselsundervisning i folkeskolerne	★★	Side 52
45	Obligatorisk trafikundervisning på lærerseminarier	★★	Side 53
46	Udvikling og revision af undervisningsmaterialer	★	Side 53
47	Test af viden og færdigheder	★	Side 53
48	Kampagne om forældres ansvar til og fra skole	★	Side 54
49	Skolepatruljer på alle skoler	★	Side 54
50	Fartkampagner	★★★	Side 54
51	Kampagner mod spritkørsel	★★★	Side 55

## OVERSIGT OVER ANBEFALINGER

NR	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
52	Selekampagner	★★★	Side 55
53	Obligatorisk undervisning i færdsel og risikoforståelse på ungdomsuddannelser	★★	Side 56
54	Kampagnekommunikation til unge med lav risiko	★	Side 56
55	Kampagner rettet mod forhandlere af knallerter	★	Side 57
56	Kampagner rettet mod forældre til børn på knallert	★	Side 57
57	Forældreindsats over for unge	★★	Side 57
58	Kampagner mod ulykker i kryds	★★	Side 58
59	Kurser til 5. eller 6. klasser om højresvingende lastbiler	★	Side 58
60	Kampagne om højresvingende lastbiler	★★	Side 58
61	Kampagner for udbredelse af cykelhelmbrug	★★	Side 59
62	Kampagner rettet mod cyklister over 70 år	★★	Side 59
63	Information, kampagner, kurser for bilister over 70 år	★	Side 59
64	Kampagner for god trafikultur	★	Side 60
65	Informationskampagner om tabt gods	★	Side 60
66	National IT-trafiksikkerhedsplan	★	Side 61
67	Det digitale hastighedskort	★★★	Side 61
68	Intelligent hastighedstilpasning (ISA – Intelligent Speed Adaption)	★★★	Side 62
69	Selehusker	★★★	Side 62
70	Indretning af lastbiler til forebyggelse af højresvingsulykker	★★	Side 63
71	Sorte bokse	★★	Side 63
72	ESP (Electronic Stability Programme) for alle køretøjer	★★★	Side 64
73	Afgiftslempelser for biler med vognbaneskiftalarmer	★	Side 64
74	Intelligent fartpilot/afstandsradar	★★	Side 64
75	Afgifter efter Euro NCAP	★	Side 65
76	Syn af to-hjulede køretøjer	★★ ved gennemførelse	Side 65
77	Trafikpolitikker i offentlige og private virksomheder	★★	Side 66
78	Automatisk alarmopkald ved alvorlige trafikulykker (eCall)	★★ ved gennemførelse	Side 66
79	Præhospitals indsats og beredskab på traumecentre	★★	Side 66
80	Lokal trafiksikkerhedsindsats	★★★	Side 68
81	Kommunale trafikpolitikker	★	Side 69
82	Trafiksikkerhedskonsulenter på kommunalt niveau	★	Side 69
83	Trafikpolitik på alle skoler	★★	Side 70
84	Udvikling af trafiksikkerhedsmodeller, prioriterings- og evalueringsværktøjer		Side 72
85	Udvidet ulykkesstatistik om dødsulykker		Side 73
86	Udvidet ulykkesstatistik med skadestuedata		Side 73
87	Hypigere temaanalyser i Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU)		Side 73
88	Undersøgelse af psykologisk testning af højrisikobilister		Side 74
89	Undersøgelse af karakteristik af trafikantgrupper med forhøjet risikoniveau		Side 74
90	Forskning i sammenhænge mellem viden, holdning og adfærd		Side 74
91	Undersøgelse af virkning af fartgrænse på 30 km/t i bykerner		Side 75
92	Evalueringskursus i alkohol og trafik (A/T-kurser)		Side 75
93	Effektundersøgelse af alkohol og behandlingsdomme		Side 75
94	Undersøgelse af holdninger og adfærd i trafikken hos særlige grupper af unge		Side 76
95	Undersøgelse af banekørsel i sammenhæng med risikolære mv.		Side 76
96	Evalueringskursus på kørekort på prøve		Side 76
97	Undersøgelse af cyklisternes færdigheder		Side 77
98	Undersøgelse af træthed i trafikken		Side 77
99	Aldring og uheldsrisiko: En længdesnitsundersøgelse		Side 77
100	Undersøgelse af brugen af kommunikationsudstyr i trafikken		Side 78

# — ANBEFALINGER TIL FORBEDRING AF TRAFIKSIKKERHEDEN

I det følgende peger Færdselssikkerhedskommissionen på 100 indsatser, der kan forbedre trafikikkerheden. Indsatserne er fordelt på følgende områder:

- Lovgivning og sanktioner
- Politikontrol
- Vejteknik og vejenes indretning
- Kampagner og undervisning
- Køretøjer – teknologiske og køretøjstekniske løsninger
- Videngrundlag og forskning

I hvert afsnit beskrives indsatserne så vidt muligt inden for de ulykker, der dækker hovedudfordringerne:

- For høj fart
- Spritpåvirkede førere
- Manglende selebrug
- Cyklister
- Unge trafikanter

Mange indsatser er gensidigt afhængige. Det skal derfor understreges, at koordineringen af indsatserne er afgørende for resultaterne, og synergieffekten vil være den egentlige styrke.

Mange indsatser er gensidigt afhængige. Det skal derfor understreges, at koordineringen af indsatserne er afgørende for resultaterne, og synergieffekten vil være den egentlige styrke.

## EFFEKTIVURDERING

Alle anbefalinger er tildelt stjerner, som indikerer hvilke indsatser, der vurderes at redde flest liv.

- ★ indikerer mindst potentiale
- ★★ indikerer middel potentiale
- ★★★ indikerer stort potentiale

I nogle tilfælde er en anbefaling tildelt stjerner "ved gennemførelse". Stjernen indikerer her en umiddelbar effektiv vurdering af anbefalingen, men Færdselssikkerhedskommissionen foreslår at man undersøger anbefalingen nærmere.

Anbefalinger til videngrundlag og forskning er ikke tildelt stjerner, da disse tiltag ikke i sig selv giver effektudslag.

# LOVGIVNING OG SANKTIONER

Lovgivning og sanktioner er et effektivt middel og motivation til at ændre adfærd og fremme overholdelse af Færdselsloven.

## ULYKKER MED FOR HØJ FART

➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ KLIP VED 20 PCT. FARTOVERSKRIDELSE**  
Ved revision af klippekortet overvejes en skærpelse for fartovertrædelser ved fartgrænser over 60 km/t, så grænsen sættes ved en overskridelse på 20 pct.

#1

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★ ved gennemførelse
- BAGGRUND: Der er brug for at tage toppen af farten. Klippekortet har brug for en revitalisering og en sænkning af grænsen for, hvornår man får klip i kørekortet fra 30 til 20 pct. Det kan overvejes som alternativ at indføre den simple regel, at overskridelser med mere end 15 km/t betyder klip i kørekortet.

Der er brug for at tage toppen af farten.

Antallet af dødsulykker er højere på landevejene, hvor 50 pct. af ulykkerne forekommer.

## ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE

➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ANVENDELSE AF EVIDENSALKOMETRE**  
Politiet får mulighed for at anvende evidensalkometre (bevisalkometre), hvilket vil give mulighed for at sikre beviset på stedet. Samtidig får føreren resultatet med det samme, og politiets samlede sagsbehandling forkortes.

#2

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Evidensalkometre gør det muligt for politiet at afslutte bevisførelsen på stedet. De vil øge politiets kontrolkapacitet, fordi de er tids- og ressourcebesparende. Dermed stiger risikoen for at blive opdaget, og det er den vigtigste faktor for at undlade spritkørsel.

Evidensalkometre vil øge politiets kontrolkapacitet, fordi de er tids- og ressourcebesparende.

Evidensalkometre bør dels installeres fast på politistationer, dels i varevogne, der er med ved spritkontroller i vejkanten.

Et evidensalkometer er et apparat, der bruges til at måle alkoholkoncentrationen i udåndingsluften med en nøjagtighed, der gør, at målingen kan bruges som bevis. De gør altså blodprøver og analyser unødvendige – undtagen over for tilskadekomne eller personer med f.eks. luftvejssygdomme eller dårlig lungekapacitet.

Anvendelsen har yderligere den fordel, at målingen kan foretages, lige når den mistænkte bliver stoppet. Derfor giver de et mere korrekt billede af spritpåvirkningen under kørslen. Evidensalkometre er blevet anvendt af det svenske politi siden 1989.

## ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG

### #3 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ MANGLENDE SELE- OG HJELMBRUG I KLIPPEKORTSYSTEMET

I forbindelse med revision af klippekortet overvejes at tilføje følgende:

- Førere, der har pligt til at anvende sele, skal have et klip ved manglende brug
- Førere af motorcykel og stor knallert skal have et klip ved manglende brug af styrthjelm

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★★ ved gennemførelse
- BAGGRUND: Beregninger fra Vejdirektoratet i 2006 viste, at 27 dræbte og 119 alvorligt kvæstede kunne spares, hvis ambitionsniveauet frem mod 2007 hæves fra de nuværende 90 pct. på førersædet til 95 pct. og målsætningerne for bagsæder og varebiler ligeledes opfyldes. Den store udbredelse af airbag betyder også, at personer, som ikke anvender sele, har en betydelig risiko for at blive dræbt eller alvorligt skadet af en udløst airbag.

Målinger af bilisters opfattelse af faktorer med stor betydning for antallet af dræbte og tilskadekomne, viser, at brug af sele rangerer lavt i forhold til andre, ikke nær så farlige faktorer. En skærpelse af sanktionerne for manglende selebrug vil samtidigt understrege betydningen.

Risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade på motorcykel og stor knallert er mere end 20 gange større end i bil.

Risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade på motorcykel og stor knallert er mere end 20 gange større end i bil. Det understreger behovet for at styrke alle vigtige, forbyggende indsats over for disse trafikanter. Selvom 9 ud af 10 bruger hjelm, er det en kendsgerning, at hver tredje dræbte ikke gjorde det. Styrthjelm har altså, ikke overraskende, afgørende betydning for ulykkeskonsekvenserne.

Endelig vurderes det, at skærpede straffe for manglende hjembrug for motorcyklister og knallert 45 køre vil påvirke den lavere hjelmbrug blandt de øvrige knallertkørere.

Klippekortsystemet har vist sig at have stor betydning for trafiksikkerheden. Risikoen for at miste kørekortet opleves af den almindelige bilist som langt mere alvorlig end risikoen for en bøde. Samtidig har klippekortsystemet en høj grad af accept i befolkningen. Evalueringen viser, at 86 pct. mener, at det er en god eller en meget god idé. (Megafon, efterår 2005). Klippekortsystemet er derfor et væsentligt redskab i arbejdet med trafiksikkerheden, fordi det virker adfærdsregulerende og har befolkningens opbakning.

## ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER

### #4 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ REVISION AF KØRELÆRERUDDANNELSEN Kørelæreruddannelsen revideres fortsat på baggrund af Rigspolitiets rapport om kørelærere fra 2002

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: I regeringens trafikredøgørelse fra 2003 peges der på, at der vil blive taget initiativ til at forbedre kørelæreruddannelsen.

Der er en nær sammenhæng mellem køreundervisning og trafiksikkerhed.

I "Rapport om kørelærere" fra 2002 fra Rigspolitiet har et udvalg under Færdselsstyrelsen foreslået indhold og varighed af en ny kørelæreruddannelse med udgangspunkt i, at der er en nær sammenhæng mellem køreundervisning og trafiksikkerhed. Det er derfor vigtigt at være opmærksom på de krav, der stilles til uddannelsen af kørelærere.

I rapportens konklusioner fremhæves bl.a.:

- Uddannelsen bør være på niveau med andre læreruddannelser



- Der bør især lægges betydelig mere vægt på de psykologiske/pædagogiske kvalifikationer
- Uddannelsen bør organiseres på en sådan måde, at den svarer til de uddannelseskra, der er til andre erhvervspædagogiske uddannelser
- Allerede godkendte kørelærere bør opkvalificeres ved efteruddannelse
- Der bør være et egentligt tilsyn med kørelærerne og en præcisering af betingelserne for fornyelse af kørelærergodkendelsen

Kommissionen og Rigspolitichefen har tilsluttet sig rapportens konklusioner og anbefalinger.

➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ REVISION AF KØREUDDANNELSEN**  
 Køreuddannelsen fortsat revideres, og der skal være øget fokus på kvaliteten af uddannelsen i praksis, evt. gennem en certificeringsordning af køreskoler. Der skal ske en revision af teoriprøverne og af de prøvesagkyndiges uddannelse.

#5

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: I 1986 blev køreuddannelsen gennemgribende revideret. Risikolære blev introduceret, og vægten blev lagt på at lære eleven at læse trafikken frem for blot at lære regler. Undersøgelser har siden vist, at denne ændring betød et fald i begynderbilisternes ulykker.

Uddannelsen er siden blevet revideret i forbindelse med lovændringer og ændringer i EU-regler samt på baggrund af ny viden om f.eks. trafiksikkerhed og trafikantadfærd. Revisionen skal fortsat prioriteres; ikke mindst med henblik på at styrke risikolæren.

Som et supplement til kørelærerens teoriundervisning skal der fokus på de muligheder, interaktive computerprogrammer kan give de unge for at læse trafikken og forudse risikable situationer. Det bør derfor undersøges, hvilke perspektiver teknologien har.

Efterlevelsen i praksis af undervisningsplanernes principper og grundidéer er et problematisk område. Undervisningen varetages hovedsageligt af private køreskoler, og prisen er en væsentlig konkurrenceparameter. Det kan betyde, at nogle køreskoler skærer ned på kvaliteten i undervisningen for at kunne tilbyde en lav pris. Brugere har i dag ikke mulighed for at vurdere kvaliteten af den undervisning, der udbydes i de enkelte køreskoler.

Det skal kontrolleres, at køreskolerne gennemfører køreuddannelsen med den fornødne kvalitet, og der skal udarbejdes et system til det.

Det bør endvidere undersøges, om det er muligt og hensigtsmæssigt at indføre en certificering af køreskoler, og i givet fald bør den gennemføres. En certificeringsordning har siden 1997 været under opbygning i Finland. Det har ført til, at mange finske køreskoler nu er kvalitetscertificerede. For at opnå certificering skal køreskolen følge et sæt minimumsregler.

En revision af de teoretiske prøver er netop igangsat; det skal tilstræbes, at man så hurtigt som muligt får dækket alle områder af undervisningsplanerne ind.

I et nyt EU-direktiv (Direktiv 2006/126/EF) stilles der specifikke krav til uddannelsen som prøvesagkyndig og om kvalitetssikring og efteruddannelse af dem. Der skal derfor udvikles en uddannelse og et kvalitetssikringssystem, der kan leve op til kravene.

➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ÆNDRING AF KNALLERTUNDERVISNINGEN**  
 Det vurderes, om knallertundervisningen skal indeholde en teoretisk og praktisk afslutningsprøve, som skal bestås.

#6

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★ ved gennemførelse

Undervisningen varetages hovedsageligt af private køreskoler, og prisen er en væsentlig konkurrenceparameter. Det kan betyde, at nogle køreskoler skærer ned på kvaliteten i undervisningen for at kunne tilbyde en lav pris.



- **BAGGRUND:** Den obligatoriske knallertundervisning består i dag af et kursus på 24 lektioner. I løbet af disse lektioner skal eleverne opnå sikkerhed. De skal lære de relevante færdselsregler, at bedømme trafikken og at færdes i den uden risiko for sig selv og andre, og de skal lære at blive opmærksomme og hensynsfulde trafikanter.

Ofte bliver de emner, der giver eleverne risikoforståelse, prioriteret lavt.

Det har i praksis vist sig vanskeligt at leve op til læseplanens krav inden for det fastsatte antal lektioner. Ofte bliver de emner, der giver eleverne risikoforståelse, prioriteret lavt. Et andet problem er, at det i læseplanen ikke er fastsat, hvordan lektionerne skal lægges. Nogle ungdomsskoler holder hele kurset over en weekend, men al undervisningserfaring peger på, at indlæring foregår bedst over tid frem for på én gang.

Endvidere har en fokusgruppeundersøgelse blandt 16-årige knallertkørere vist, at de unge ikke regner knallertundervisningen for noget, fordi der ikke afsluttes med en egentlig prøve, der skal bestås.

## #7 ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ NUMMERPLADER PÅ ALLE KNALLERTER

Det vurderes, om der skal indføres registreringspligt for alle knallerter. Senest 1. juni 2011 skal alle knallerter have nummerplader, men registreringspligten gælder ikke knallerter, der er anskaffet før 1. juni 2006. En registrering af alle knallerter vil medvirke til lettere at finde lovovertrædere, og det forventes at have en god præventiv virkning. Justitsministeriet vil derfor senest med udgangen af 2008 undersøge effekten af den nye lov med henblik på eventuelt at udvide reglerne til at omfatte alle knallerter.

- **ANSVARLIGE:** Skatteministeriet og Justitsministeriet
- **EFFEKT:** ★★ ved gennemførelse
- **BAGGRUND:** Siden 1. juli 2006 har alle fabriksnye knallert 30 (lille knallert) skullet indregistreres og forsynes med nummerplade. Det er vedtaget ud fra et ønske om at gøre det nemmere at strafforfølge lovovertrædere. Knallert 30, der er anskaffet før 1. juli 2006, er ikke omfattet af reglerne, og der vil gå lang tid før hele bestanden er udskiftet, indregistreret og forsynet med nummerplade.

## #8 ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ FRATAGELSE AF KNALLERTBEVIS

Det undersøges, om der i udlandet er eksempler på, at knallertkørere kan få inddraget deres knallertbevis som strafmulighed – samt de eventuelle erfaringer.

Indførelsen af klippekortordningen i 2005 viste, at netop risikoen for at miste kørekortet har en væsentlig præventiv effekt på bilisternes adfærd.

- **ANSVARLIG:** Justitsministeriet
- **EFFEKT:** ★ ved gennemførelse
- **BAGGRUND:** Indførelsen af klippekortordningen i 2005 viste, at netop risikoen for at miste kørekortet har en væsentlig præventiv effekt på bilisternes adfærd. Det er derfor nærliggende at få vurderet, om en tilsvarende effekt vil vise sig ved risikoen for at få inddraget et knallertbevis.

Straffen for at køre uden kørekort er i dag en bøde, der svarer til, hvad det koster at tage et kørekort. Derfor er det også interessant at finde ud af, om en tilsvarende sanktion vil påvirke antallet af ulykkesimplicerede knallertkørere, der kører uden at have knallertbevis.

## #9 ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ KNALLERTFORSEELSER OG UDSKYDELSE AF ERHVERVELSEMULIGHED AF KØREKORT

Det undersøges om muligheden for at erhverve kørekort ved det fyldte 18. år kan udsættes såfremt kørekortaspiranten gentagende gange er straffet for f.eks. kørsel på knallert i spritpåvirket tilstand, med konstruktive ændringer eller andre grove overtrædelser.

- **ANSVARLIG:** Justitsministeriet
- **EFFEKT:** ★★ ved gennemførelse
- **BAGGRUND:** Hvis det kan dokumenteres, at der er en sammenhæng mellem hyppighed af



straffe som knallertkører og hyppighed af straffe som bilist de to første år efter kørekort erhvervelse, skal det overvejes om muligheden for at erhverve kørekort ved det fyldte 18. år kan udsættes. En udsættelse af at kunne tage kørekort har to formål:

- Påvirke unge knallertførere til mere sikker og lovlydig adfærd
- At afskære en højrisikogruppe af unge fra et erhverve kørekort

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ 0,2-PROMILLEGRÆNSE MENS MAN HAR KØREKORT PÅ PRØVE

Det vurderes, om der skal indføres en 0,2-promillegrænse for nye førere. Især unge har en væsentlig større ulykkesrisiko end erfarne førere ved alle promilleniveauer. En 0,2-promillegrænse for nye førere vurderes især at have forebyggende effekt.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★ ved gennemførelse
- BAGGRUND: Unges risiko for ulykker er væsentligt højere end erfarne bilisters ved alle promilleniveauer. F.eks. viste en undersøgelse, "Vejkantundersøgelsen", der blev gennemført 1985-1987, at 18-24-årige bilister med en promille på 0,8-1,2 havde en ulykkesrisiko, der var 30-40 gange større end de 35-44-åriges med den samme promille. Det hænger sammen med de unges manglende erfaring og rutine i trafikken. De nye bilisters høje risiko skyldes især fart, sprit og manglende sele.

Der er i dag særligt skærpede straffe for visse overtrædelser af Færdselsloven for unge med kørekort på prøve.

## ULYKKER MED CYKLISTER

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ HØJRESVINGENDE LASTBILER OG LIGE-UDKØRENDE CYKLISTER

På baggrund af HVU's rapport om højresvingende lastbiler arbejdes videre med rapportens anbefalinger:

- Køreuddannelsen og køreprøven skal omfatte indstilling og brug af spejle
- Politikontrol skal rettes mod manglende opmærksomhed, udsynet fra kabinen og forkert indstillede spejle
- Vigepligten for svingende lastbiler skal skærpes med krav om orienteringsstop under svingning

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Formålet med disse indsatser er at lære chaufførerne at indstille og bruge spejlene. Det er i dag et krav, at korrekt spejlindstilling indgår i køreuddannelsen, men det sker sjældent, da det ikke er en fast del af køreprøven. Køreuddannelsen skal justeres, så chaufførerne lærer og forstår værdien af at indstille og benytte spejlene korrekt. Endelig skal det i forbindelse med en praktisk køreprøve være muligt at bede eleven gøre rede for og kontrollere spejlindstillingen.

Der skal fortsat gennemføres målrettet politikontrol af lastbiler af forkert indstillede spejle. Kontrollen skal udvides til også at omfatte udsynet fra kabinen. Desuden skal der laves politikontrol af chaufførernes manglende opmærksomhed på trafikken under svingning på grund af kortlæsning, brug af mobiltelefon mv.

I samtlige undersøgte ulykker foretog lastbilen selve højresvinget i en glidende kørsel uden stop undervejs. Selv med lav fart giver det ikke tid nok til at orientere sig omhyggeligt om øvrige trafikanter, herunder cyklister. Det skal derfor være et krav, at lastbiler under selve svingningen stopper helt op for at orientere sig, lige inden de kører over cyklisternes køreareal. Kravet skal gælde inden for byzonetavlerne.

#10

Unges risiko for ulykker er væsentligt højere end erfarne bilisters ved alle promilleniveauer.

#11

Formålet med disse indsatser er at lære chaufførerne at indstille og bruge spejlene.

## INDSATSER I ØVRIGT

**#12** → **KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ 0-GRÆNSE FOR ULOVLIGE STOFFER OG IKKE-LÆGEORDINERET MEDICIN**

For førere af motordrevne køretøjer vedtages en 0-grænse for ulovlige stoffer (narko) og ikke-lægeordineret medicin i blodet, da det vurderes at have en generel præventiv effekt. Politiet skal gennemføre den nødvendige uddannelse og kunne anvende og udvikle forskellige testmetoder og -udstyr, der kan afsløre stofpåvirkede førere.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★

Trods manglende viden om omfanget af kørsel i narkotikapåvirket tilstand vurderes det, at påvirkede førere er indblandet i omkring 1 ud af 10 ulykker med alvorlig personskade. Ved den beskrevne indsats skønnes det, at 2-5 pct. af alle alvorlige ulykker kan forebygges.

○ BAGGRUND: Erfaringer fra andre lande viser, at indførelse af en 0-grænse i kombination med kontrol og sanktioner er et effektivt virkemiddel. Eksempelvis er der i Sverige efter indførelsen af en 0-grænse i 1999, sket en mere end tidobling i antallet af sager. Fra 600 om året i 1998 til ca. 7.500 om året i 2005.

Samtidig med 0-grænsen bør politiet have lov til rutinemæssigt at tjekke trafikanter for påvirkning af narko og medicin, fuldstændigt som de har med alkohol. Som det er i dag, er det meget besværligt for politiet at forfølge og bevise, at føreren er påvirket af andet end alkohol, i et omfang der gør vedkommende ude af stand til at køre betryggende.

Erfaringer fra andre lande viser, at indførelse af en 0-grænse i kombination med kontrol og sanktioner er et effektivt virkemiddel.

**#13** → **KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UFORSVARLIG UOPMÆRKSOMHED MED I KLIPPEKORTSYSTEMET**

Det overvejes, om der i forbindelse med revision af klippekortet skal tilføjes bestemmelser om klip, når føreren under kørslen f.eks. taler håndholdt mobiltelefon, herunder sms'er.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★ ved gennemførelse

○ BAGGRUND: Uopmærksomhed i trafikken vurderes i international forskning som en faktor i mere end 10 pct. af alle trafikulykker (Vejteknisk Institut, Sverige). I Danmark har HVU ud fra dybdeanalyser af 178 alvorlige ulykker fundet, at uopmærksomhed har været en faktor i en tredjedel af ulykkerne.

Uopmærksomhed kan være en konsekvens af bilisters egne beslutninger og handlinger under kørslen eller ydre distraktioner, som f.eks. andre trafikanters adfærd, distraherende reklamer eller andre iøjnefaldende fænomener på eller ved vejen. Det kan være svært ikke at lade sig påvirke af ydre fænomener.

Men når uopmærksomheden er en følge af trafikantens eget valg, f.eks. fordi føreren taler i mobiltelefon, sms'er e.l., så er der tale om grov uopmærksomhed, som ikke kan undskyldes.

Uopmærksomhed i trafikken vurderes i international forskning som en faktor i mere end 10 pct. af alle trafikulykker.

**#14** → **KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ AFGIFTSLETTESE PÅ SIKRE BILER**

Der holdes øje med nyt sikkerhedsudstyr. Det bør lettes for afgift, så nyt udstyr til bilerne, som kan reducere ulykker og skader for bilister og andre trafikanter, udbredes hurtigst muligt.

Afgiftslempelsens størrelse skal som minimum svare til omkostningen ved at købe de forskellige sikkerhedsforanstaltninger sammen med bilen. Men den bør reelt overstige den for at motivere til køb af sikre biler/sikkerhedsudstyr.

Færdselsstyrelsen bør i samarbejde med Skatteministeriet udpege nyt tilgængeligt sikkerhedsudstyr, der bør afgiftslempes.

Der kan findes yderligere sikkerhedsudstyrsdetaljer, der bør give nedsat afgift. Beløbene for allerede kendt udstyr bør justeres. Især bør fradraget for den meget vigtige selehusker forøges så meget, at fabrikkerne leverer biler med dette udstyr.

- ANSVARLIGE: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Den høje danske registreringsafgift på personbiler kan medføre, at sikkerhedsudstyr fravælges. Der har dog været succes med afgiftslempelsen for ABS-bremser, airbags og ESP-system. Det har bevirket, at Danmark er førende i Europa inden for salg af nye biler med dette udstyr.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ AFGIFTER PÅ STORE VAREBILER

Afgiftssystemet justeres, så personer uden erhvervmæssigt behov ikke kan købe store varebiler til den lave (gulplade) afgift, eller afgiften for privat anvendelse forhøjes kraftigt for store varebiler. Formålet er at begrænse antallet af store/tunge biler i trafikken.

Desuden bør afgiften forhøjes på den type af store/tunge biler som f.eks. SUV(Sports Utility Van) og offroad-typer, som reelt ikke har bedre lastekapacitet end mindre stationcars, der er mere sikre for modparten. Dette bør også overvejes at få erhvervslivet til at vælge mere passende biler.

- ANSVARLIG: Skatteministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Sammen med afgiftsreduktionen for sikre biler vil en begrænsning af muligheden for at købe bil til lav gulplade-afgift eller en forhøjelse af prisen for de ikke specielt erhvervmæssigt egnede modeller medføre flere sikre biler og færre store biler med høj ekstern skadesfaktor. (Jf. HVU's rapport om store varebiler). Som reglerne er nu, har Danmark den modsatte udvikling.

På varebiler over 2.000 kg totalvægt er registreringsafgiften hovedsageligt kun 30 pct. For varebiler over 3.000 kg totalvægt er der endvidere et loft over afgiften på 56.800 kr.

Det betyder, at mange vælger f.eks. en ekstraordinært tung bil af SUV-typen eller en offroader i stedet for en personbil.

Den høje danske registreringsafgift på personbiler kan medføre, at sikkerhedsudstyr fravælges.

# #15



# POLITIKONTROL

Jo hyppigere trafikanter oplever kontrol, desto større er effekten på adfærden og dermed trafik-sikkerheden.

En grundlæggende forudsætning for, at lovgivning og sanktioner har den tilsigtede effekt, er, at trafikanterne oplever en reel risiko for at blive kontrolleret og straffet. Jo hyppigere trafikanter oplever kontrol, desto større er effekten på adfærden og dermed trafik-sikkerheden. Den nedsatte fart i forbindelse med klippekortet er et godt eksempel på, hvordan skærpede sanktioner og forventet kontrol påvirkede trafikanternes adfærd. Men sanktioner har kun vedvarende effekt, hvis de følges af et kontrolniveau, som er højt nok til at påvirke adfærden. Derfor er politiets kontrolniveau vigtigere end sanktionsniveauet og skal spille en væsentlig rolle i politiets trafik-sikkerhedsarbejde.

## INDSATSER GENERELT

### #16

#### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ FORMULEREREDE KRAV TIL POLITIKONTROL

Der formuleres klare krav til intensiteten af politiets kontrol og en procedure for, hvordan effekten af en øget intensitet kan afprøves og måles. I forbindelse med politireformen skal det sikres, at der afsættes ressourcer til både landsdækkende og regionale kontroller.

- ANSVARLIG: Rigspolitiet
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: Det er en kendsgerning, at trafikanternes overtrædelser af Færdselsloven i langt de fleste tilfælde ikke medfører en ulykke. Det nedtoner trafikanternes oplevelse af ulykkesrisikoen ved overtrædelser. Netop dette forhold gør, at politikontrol og sanktioner spiller en meget væsentlig rolle som erstatning for den manglende oplevelse af ulykkesrisiko.

## ULYKKER MED FOR HØJ FART

### #17

#### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ INTENSIV KONTROL AF FARTEN PÅ VEJE UDEN FOR BYZONE

Den intensive kontrol af farten opretholdes uden for byzone særligt på ulykkesbelastede strækninger og tidspunkter.

Politiets tilstedeværelse har øjeblikkelig virkning på kørslen og adfærden på en given strækning.

- ANSVARLIG: Rigspolitiet
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: To tredjedele af alle trafikdrab sker uden for byerne. Ud over den generelle indsats er der således behov for en massiv indsats på de steder, hvor de alvorlige ulykker sker.

Politiets tilstedeværelse har øjeblikkelig virkning på kørslen og adfærden på en given strækning. Hyppige og mere intensive politikontroller uden for byzone vil derfor medvirke til at nedsætte omfanget af ulykker som følge af for høj fart, kørsel i påvirket tilstand, manglende selebrug osv.

### #18

#### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ UBEMANDET OG FASTMONTERET AUTOMATISK TRAFIKKONTROL (ATK) SAMT DIGITAL TEKNIK TIL FOTOS

Der etableres en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Vejdirektoratet og politiet med følgende formål:

- At studere erfaringerne fra udlandet med fastmonteret ATK
- At sikre en teknologisk videreudvikling af ATK herunder anvendelse af digital fototeknik

- At tilse at der gennemføres forsøgsstrækninger med ubemandet ATK ved anvendelse af fastmonterede kameraer på motor- og landeveje for at undersøge effekten på gennemsnitsfart og ulykker
- At vurdere om der skal iværksættes forsøg med fastmonterede kameraer i byer med afsæt i ovennævnte forsøg

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★★ ved gennemførelse
- BAGGRUND: Erfaringer fra Norge viser, at gennemsnitsfarten på strækninger med ATK faldt med 6 km/t, og antallet af personskadeulykker faldt med 30 pct. Det største fald skete i de mest alvorlige ulykker med personskaade. Anvendelse af ATK i Sverige viser lignende resultater. Her har der været en reduktion på 60 pct. for ulykker med dødelig udgang og på 30 pct. for ulykker med alvorlig personskaade. Endvidere har der været et fald i gennemsnitsfarten på 4-11 km/t.

I en årrække har Vejdirektoratet og amterne samt enkelte kommuner kortlagt de mest ulykkesbelastede kryds og strækninger, de såkaldte sorte pletter. ATK skal i endnu højere grad indgå som værktøj for vejbestyrelsernes sortpletarbejde.

ATK kan med fordel benyttes langt mere på ulykkesbelastede strækninger og op til ulykkesbelastede kryds, hvor især for høj fart fører til ulykker. Samspelet med klippekortet viser, at ATK kan afholde trafikanterne fra (især) at køre for hurtigt. Trafikanterne skal dog vedvarende mindes om klippekortsordningen for at opretholde effekten af den på farten.

Samtidig vil ubemandet ATK med digital foto give betydelige administrative forenklinger, en mere effektiv sagsbehandling og dermed besparelser og mulighed for mere målrettet kontrol.

Erfaringer fra Norge viser, at gennemsnitsfarten på strækninger med ATK faldt med 6 km/t, og antallet af personskadeulykker faldt med 30 pct.

## ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ VED POLITIKONTROL SKAL ALLE FØRERE ALKOTESTES

De landsdækkende og regionale målrettede spritkontroller gennemføres fortsat, og der sættes særlig fokus på kontrol og overvågning på tidspunkter og steder, hvor der er størst risiko for at blive involveret i spritulykker. Det anbefales endvidere, at alle førere så vidt muligt alkotestes ved alle politiets kontroller, idet det vurderes at have en generel stor præventiv effekt.

- ANSVARLIG: Rigspolitiet
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: Politiets foreløbige erfaringer viser, at antallet af sigtelser stiger væsentligt ved kontrol af samtlige førere. Spritkørsel udgør fortsat en væsentlig risiko i trafikken. Den hidtil gennemførte indsats har bestået af informations- og kampagnevirksomhed i kombination med skærpede sanktioner og målrettet politikontrol. Politiet skal fortsat fastholde prioriteringen af målrettede færdselskontroller mod spritpåvirkede førere, og spritkontrol skal også fortsat indgå i den præventive færdselskontrol og patruljevirkosomhed. Begge dele for at medvirke til en reduktion i antallet af ulykker som følge af spritkørsel

#19

Politiets foreløbige erfaringer viser, at antallet af sigtelser stiger væsentligt ved kontrol af samtlige førere.

## ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ SELEKONTROL VIA AUTOMATISK TRAFIKKONTROL (ATK)

Der etableres en arbejdsgruppe, som skal vurdere mulighederne for at iværksætte et forsøg, hvor selekcontrol indgår i ATK

#20

- ATK benyttes i dag kun til kontrol af fart.
- ANSVARLIG: Justitsministeriet
  - EFFEKT: ★★ ved gennemførelse
  - BAGGRUND: ATK benyttes i dag kun til kontrol af fart. Mange billeder vil imidlertid også afsløre andre forseelser, f.eks. manglende selebrug. Ved at udføre selekontrollerne ved hjælp af ATK kan der dels foretages mere systematiske selekontroller og -tællinger, og dels kan den øgede risiko for at blive opdaget uden sele medvirke til at få fastspændt den sidste hårde kerne, som ikke er påvirkelig gennem information.

## ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER

### #21 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ LETTERE KONTROLMULIGHEDER AF KNALLERTER

Mulighederne afprøves for at kontrollere knallerters maksimale fart på en enkelt og lettere måde – f.eks. ved anvendelse af et rullefelt (mobil hastighedsmåler). Så er politiet ikke nødt til at få skilt knallertens motor ad for at tjekke, om den er ændret "konstruktivt".

- Brug af rullefelt vil være mere rationelt og ressourcebesparende for politiet.
- ANSVARLIG: Justitsministeriet
  - EFFEKT: ★★ ved gennemførelse
  - BAGGRUND: Mange knallertførere udgør en væsentlig risiko i trafikken. Det skyldes bl.a., at knallertmotoren kan være ændret, så motorkraft og fart er øget væsentligt over det tilladte. Brug af rullefelt vil være mere rationelt og ressourcebesparende for politiet. Det forventes også at have en stor præventiv effekt og dermed medvirke til et fald i antallet af knallertulykker.

### #22 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ KONFISKATION AF ULOVLIG KNALLERT

Sanktionen ændres, så hele knallerten konfiskeres, hvis politiet for anden gang opdager, at motoren er ændret konstruktivt.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★ ved gennemførelse
- BAGGRUND: En skærpelse af praksis om konfiskation af hele knallerten forventes af have stor præventiv effekt. I dag konfiskeres knallerten først ved en overtrædelse for tredje gang.



# VEJTEKNIK OG VEJENES INDRETNING

En trafikssikker infrastruktur omfatter hele vejmiljøet. Det skal indrettes, så alle kan komme sikkert og trygt frem. Visionen er, at vejmiljøet skal være selvforklarende og tilgivende.

Statslige og kommunale vejmyndigheder arbejder gennem brug af vejnormer og regler for, at vejnettet består af selvforklarende og tilgivende veje.

- Selvforklarende veje: Vejens udformning og information er i overensstemmelse med trafikantens forventninger, så pludselige reaktioner og dermed færre risikomomenter undgås
- Tilgivende veje: Vejen og dens omgivelser er udformet således, at ulykker får minimale konsekvenser i form af tilskadekomst

## SELVFORKLARENDE VEJE

Trafikanter har brug for information på rette tid og sted for at kunne færdes sikkert og effektivt. Information kan komme fra vejens udformning, afmærkning og omgivelser samt andre trafikanters færden. For lidt, for meget, utidig eller uforståelig information giver anledning til problemer, misforståelser og uhensigtsmæssig adfærd. Vejmiljøet skal være simpelt og entydigt, klart og forståeligt, synligt, læsbart og genkendeligt.

Der må ikke opstå tvivl eller uklarhed om passende hastighedsniveau, vigepligtsforhold eller medtrafikanternes placering og færden. Målet er at stimulere trafikanternes opmærksomhed og agtpågivenhed så meget, at alvorlige konflikter opdages. Den selvforklarende vej skal hjælpe trafikanterne til at få en mere korrekt opfattelse af de risici, der er i trafikken. Det skal være naturligt "at køre efter forholdene". Mange elementer i vejmiljøet har indvirkning på, hvor selvforklarende en vej er. Samspelet mellem f.eks. afmærkning, fysisk hastighedstilpasning, beplantning og vejbelysning kan være stærkt medvirkende.

## TILGIVENDE VEJE

Det er menneskeligt at fejle. Trafikanter begår fejl, og derfor skal der arbejdes for, at vejene og de nære omgivelser indrettes sådan, at konsekvenserne – når ulykken indtræffer – bliver så begrænsede som overhovedet muligt. Det handler bl.a. om at fjerne overflødige faste genstande, at tilpasse afstanden til faste genstande efter farten, at anvende påkørselsvenlige master og udstyr, at tildække grøfter, at udjævne skråninger og at opsætte autoværn.

Det handler også om, at hastighedsniveauet afpasses, så konsekvenserne ved sammenstød mellem trafikanterne reduceres mest muligt. Hastighedsdifferentiering vil kunne medvirke til, at forskellige kollisioner såsom frontal- og sidekollisioner mellem biler og kollisioner mellem bløde trafikanter og biler så vidt muligt kun foregår ved fart, hvor de involverede overlever.

## VEJREGELARBEJDE OG VEJENES UDFORMNING

Udarbejdelsen af vejregler sker med trafikssikkerhed som et grundlæggende udgangspunkt. Vejreglerne er baseret på viden og praktiske erfaringer. De udarbejdes og videreudvikles i et meget bredt samarbejde inden for vej- og trafiksektoren med de bedste faglige eksperter og under hensyn til de forskellige brugere. Ud over det faglige grundlag, som de færdige vejregler udgør, er selve tilblivelsesprocessen en vigtig del af den trafikssikkerhedsfaglige erfaringsudveksling og deling af den indsamlede viden.

Vejmiljøet skal være simpelt og entydigt, klart og forståeligt, synligt, læsbart og genkendeligt.

Trafikanter begår fejl, og derfor skal der arbejdes for, at vejene og de nære omgivelser indrettes sådan, at konsekvenserne – når ulykken indtræffer – bliver så begrænsede som overhovedet muligt.



De fleste vejregler er vejledende, en "designmanual" til støtte for planlæggere og vejprojekterende. Nogle få vejregler er normer og skal overholdes. Normerne er basale elementer i visionen om selvforklarende og tilgivende veje.

Vejdirektoratet og Vejregelorganisationen har ansvaret for udviklingen af vejregler. Ressourcerne til udførelsen af arbejdet, bemanning af arbejdsgrupperne og det tilknyttede udviklingsarbejde kom før kommunalreformen fra Vejdirektoratet, amter, kommuner, politi og rådgivere. Med nedlæggelsen af amterne går en større del af ansvaret over til Vejdirektoratet og især til kommunerne.

I de kommende år vil arbejdet med vejregler fokusere på de særlige problemer, ældre trafikanter har. Det kan medføre en reduktion og forenkling af informationen, så det bliver lettere at færdes som trafikant.

## INDSATSER GENERELT

### #23 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ TRAFIKSIKKERHEDSREVISION

Vejene optimeres sikkerhedsmæssigt gennem en systematisk og uafhængig trafiksikkerhedsvurdering af vejprojekter og lokalplaner.

Formålet er at gøre nye og ombyggede veje så trafiksikre som mulige, inden anlægsarbejdet går i gang, og inden ulykkerne sker.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: Formålet er at gøre nye og ombyggede veje så trafiksikre som mulige, inden anlægsarbejdet går i gang, og inden ulykkerne sker. Et betydeligt antal ulykker og personskader kan undgås ved konsekvent at anvende trafiksikkerhedsrevision for at mindske risici ved nye vej- og trafik anlæg. Alle projekter i 2007-2012 bør gennemgå denne procedure som led i projekteringen. Det gælder både stats- og kommuneveje. Trafiksikkerhedsrevision kan også anvendes ved vedligeholdelses- og ombygningsprojekter og lokalplanlægning.

## ULYKKER MED FOR HØJ FART

### #24 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ DIFFERENTIEREDE FARTGRÆNSER I ÅBENT LAND

Der udføres forsøg på en del af statsvejnettet, hvor de gældende fartgrænser justeres både op og ned. Justeringen skal ske efter en gennemgang og tilpasning af vejstrækningerne, og der skal tilstræbes et ensartet og højt sikkerhedsniveau på hele forsøgsvejnettet.

Fartgrænser, der i højere grad end i dag er tilpasset de lokale forhold i det åbne land, vil skærpe trafikanternes opmærksomhed.

- ANSVARLIGE: Justitsministeriet og Vejdirektoratet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Fartgrænser, der i højere grad end i dag er tilpasset de lokale forhold i det åbne land, vil skærpe trafikanternes opmærksomhed. De vil også sikre, at farten faktisk tilpasses forholdene.

Ved indførelsen af en generel højere fartgrænse på motorveje i april 2004 blev der samtidig skiltet med 110 km/t på den del af motorvejsnettet, hvor forholdene ikke tillod en forhøjelse. På en del af det vejnet, hvor fartgrænsen blev sat op, blev der inden da gennemført en række forbedringer, f.eks. flytning af faste genstande og etablering af midterautoværn.

Farten på motorvejsstrækninger med 110 km/t er faldet, men ikke ændret på vejstrækningerne med 130 km/t. Udviklingen i antallet af ulykker og personskader på motorvejene er endnu ikke analyseret.



## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UDVIDET BRUG AF DYNAMISKE FARTSVISERE (DIN FART)

Cirkulæret om "Din Fart" revideres, så det kan anvendes på flere vejtyper enten som fast eller flytbart udstyr.

- ANSVARLIG: Transport- og Energiministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Dynamiske fartvisere har været brugt siden starten af halvfemserne, primært på veje i byzone eller ved byporte. Flere undersøgelser viser, at farten nedsættes, og at denne nedsættelse er permanent.

#25

Flere undersøgelser viser, at farten nedsættes, og at denne nedsættelse er permanent.

### ULYKKER MED CYKLISTER

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ETABLERING AF TILBAGETRUKKET STOPSTREG I SIGNALREGULEREREDE KRYDS

Der etableres tilbagetrukket stopstreg fem meter før signalregulerede kryds. Formålet er at reducere især ulykker, hvor et højresvingende køretøj rammer en cyklist, der kommer fra samme retning, men kører lige ud – samt ulykker med krydsende fodgængere. HVU anbefaler dette.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: De påvirkelige ulykker vil især være dem, hvor en højresvingende bilist påkører en ligeud kørende cyklist/knallertkører i signalregulerede kryds. Bilisternes stopstreg trækkes fem meter tilbage i alle spor i forhold til fodgængerfeltet eller cyklisternes stoplinie. Det vil øge både cyklisters, knallertkøreres og fodgængeres synlighed og medføre, at de lette trafikanter kommer først ind i krydset.

#26

De påvirkelige ulykker vil især være dem, hvor en højresvingende bilist påkører en ligeud kørende cyklist/knallertkører i signalregulerede kryds.

Tilbagetrukne stopstreger anbefales i vejreglerne og er allerede etableret i en del af de relevante kryds. Ofte er stopstregen dog ikke trukket tilstrækkeligt langt tilbage og/eller kun etableret i højresvingsspor. Disse mangler skal også udbedres.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ETABLERING AF OVERKØRSLER I VIGEPLIGTSREGULEREREDE KRYDS

Der etableres overkørsler i vigepligtsregulerede kryds, hvor der er cykelsti op til krydset, men ikke gennem krydset, og når forholdene i øvrigt taler for det.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: De ulykker, der kan påvirkes, er i vigepligtsregulerede kryds med cykelsti op til krydset, men ikke igennem det. Det vil også gælde ulykker med cyklister, der kommer fra en sidevej i vigepligtsregulerede kryds, hvor der ligeledes er en afbrudt cykelsti på den overordnede vej.

#27

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ETABLERING AF SEPARATE "FØR-GRØNT" SIGNALER I REGULEREREDE KRYDS

Der etableres separate cyklistsignaler i signalregulerede kryds. Det vil synliggøre cyklisterne mere og dermed medvirke til nedbringelse af antallet af ulykker. Og det vil formentlig også have en afsmittende positiv effekt på fodgængerulykker. HVU anbefaler "før-grønt" til cyklister til forebyggelse af højresvingulykker.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: De ulykker, der kan påvirkes, vil i større eller mindre omfang være alle med cyklister/knallertkørere i signalregulerede kryds, hvor der er cykelsti eller cykelbane op til krydset.

#28



Separate cyklistsignaler i den type signalregulerede kryds giver cyklister og knallertkørere grønt lys nogle sekunder før bilisterne. Det giver dem et forspring, som er med til at synliggøre dem. Cyklistsignalet muliggør også, at man kan regulere varigheden af grønt for cyklister/knallertkørere, så den svingende biltrafik kan afvikles mere hensigtsmæssigt.

Det separate cyklistsignal reducerer antallet af ulykker mellem bilister og cyklister/knallertkørere og har desuden en positiv effekt på ulykker med fodgængere. Det gennemføres i kryds med mange højresvingende bilister og ligeud kørende cyklister.

## #29 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ETABLERING AF CYKELSTIER LANGS VEJE I ÅBENT LAND

Der etableres cykelstier langs veje i åbent land.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Cykel- og knallert-30-ulykker på veje i åbent land uden cykelstier kan påvirkes. Andre typer ulykker vil formentligt også blive påvirket. F.eks. får fodgængere et mere sikkert gangareal, og bilister får en udvidet sikkerhedszone uden faste genstande og skråningsanlæg. Der er dog ingen klar dokumentation for disse øvrige ulykker specifikt for veje i åbent land.

Cykelstier i landområder medfører en markant nedgang i antallet af ulykker med cykler og knallerter og i alvorligheden af dem.

Cykelstier i landområder medfører en markant nedgang i antallet af ulykker med cykler og knallerter og i alvorligheden af dem.

### ØVRIGE INDSATSER I KRYDS

## #30 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ OMBYGNING AF VEJKRYDS OG ETABLERING AF RUNDKØRSLER

Vejkryds ombygges fortsat, og rundkørsler etableres.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: Ulykker i kryds er skyld i omkring en tredjedel af alle dræbte og alvorligt tilskadekomne. Der er stor forskel på krydsene, på typerne af ulykker og på de mange kendte indsatser. Men der er også stor erfaring med og viden om indsatserne og deres virkning og omkostninger. En række vejkryds forudsættes ombygget, selv om de ikke er udpegede som sorte pletter.

Ulykker i kryds er skyld i omkring en tredjedel af alle dræbte og alvorligt tilskadekomne.

## #31 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ MODERNISERING AF SIGNALREGULEREDE KRYDS

Modernisering af signalreguleringerne fortsættes. Det giver en sikkerhedsgevinst og en bedre trafikafvikling.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: De ældste signalregulerede kryds i Danmark er teknisk uændrede siden begyndelsen af 1960'erne. En modernisering af de utidssvarende kryds kan i mange tilfælde give sikkerhedsmæssige gevinster. Det gælder f.eks. opsætning af baggrundsplader, så signalet bedre ses, eller udskiftning fra glødelamper til diodesignaler, der øger synligheden og er mere driftsikre. Der indgår ikke etablering af separate faser eller svingbaner og heller ikke specialafmærkning såsom blå cykelfelter o.l.

## #32 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ANGIVELSER AF VIGEPLIGT

Vejnettet gennemgås med henblik på at skærpe angivelserne af vigepligt, som er hjaltænder og stoptavler. I forbindelse med gennemgangen skal mulige ombygninger af kryds til overkørsler og rundkørsler overvejes.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Der er en række forskellige vigepligtsforhold: Højrevigepligt, ubetinget vigepligt og fletteregel. Undersøgelser har vist, at kryds med højrevigepligt oftest er lidt farligere end kryds med ubetinget vigepligt.

Etablering af stop i kryds med ubetinget vigepligt kan forbedre sikkerheden. Undersøgelser viser, at indførelse af stoppligt med brug af stoptavler reducerer antallet af personskaulykker med ca. 20 pct. i T-kryds med ubetinget vigepligt og med ca. 35 pct. i F-kryds med ubetinget vigepligt. Ubetinget vigepligt i kryds med højrevigepligt reducerer antallet af personskaulykker med ca. 5 pct.

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ FORBEDREDE KRYDSNINGSMULIGHEDER FOR FODGÆNGERE

Der etableres flere og bedre krydsningsmuligheder på strækninger mellem kryds fortrinsvis i byzone og på gader med fartgrænse på 40-60 km/t.

- ANSVARLIGE: Kommuner
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Langt de fleste skader på fodgængere sker i byzoner. Til gengæld er graden af skader langt højere i landzone. Indsatsen retter sig især mod byzone, fordi her er så mange krydsende fodgængere, at det er realistisk at målrette indsatsen med vejtekniske indsatser. Men det gælder også åbent land, f.eks. ved busstoppesteder eller ved sti-krydsninger.

Målgruppen begrænses endvidere til kun at omfatte veje med en fartgrænse på 40-60 km/t. På veje med lavere fartgrænse er behovet for krydsningspunkter ofte ringe, og trafikken er som regel begrænset. På veje med fartgrænse på over 60 km/t er støtteheller og lignende næppe den rette indsats for at sikre fodgængerne, og desuden er krydsningsbehovet som regel lille.

En undersøgelse fra Frederiksborg Amt peger på, at denne indsats har mindst lige så stor effekt for de øvrige trafikantgrupper.

## INDSATSER I ØVRIGT

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ANLÆG AF MIDTERRABAT I BYGADER

Der anlægges midterrabbatter i bygader med tilstrækkelig bredde.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Anlæg af midterrabbatter kan give mærkbart bedre trafiksikkerhed. Både kantstensbegrænsede og afmærkede midterrabbatter reducerer antallet af ulykker på en vej i byområde med 20-40 pct. (Trafikksikkerhedshåndbog, TØI, 1997).

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ SYSTEMATISK UDPEGNING OG UDBEDRING AF SORTE PLETTER

Der iværksættes sortpletarbejde på kommuneveje lige så systematisk, som det i en årrække har været udført på stats- og amtsveje.

- ANSVARLIGE: Kommuner
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: Med en regelmæssig og systematisk overvågning af vejnettets sikkerhedstilstand kan man udpege de mest ulykkesbelastede steder, hvoraf nogle er sorte pletter. Bekæmpelsen af sorte pletter er almindeligt anerkendt som et af de mest effektive og rentable trafiksikkerhedstiltag. Vejdirektoratet har årtiers erfaring med ulykkesbekæmpelse gennem udbedring af sorte pletter, men kun få kommuner har stor erfaring med systematisk ulykkesbekæmpelse.

Undersøgelser viser, at indførelse af stoppligt med brug af stoptavler reducerer antallet af personskaulykker.

# #33

Langt de fleste skader på fodgængere sker i byzoner. Til gengæld er graden af skader langt højere i landzone.

# #34

# #35

Bekæmpelsen af sorte pletter er almindeligt anerkendt som et af de mest effektive og rentable trafiksikkerhedstiltag.

Anlæg af rundkørsler, venstresvingsbaner, separate svingfaser osv. er typiske foranstaltninger til forbedring af sorte pletter i kryds.

## #36 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ RUMLERILLER I VEJMIDTEN AF TOSPOREDE VEJE OG RUMLESTRIBER/RILLER I VEJSIDEN AF MINDRE VEJE

Der etableres fræsede rumleriller på midterlinier på tosporede veje. Formålet er at give trafikanten en akustisk og dynamisk advarsel om, at midterlinien er ved at blive overskredet. Dette vil reducere især de meget alvorlige ene- og mødeulykker.

Der etableres rumlestriber/riller i vejsiden af mindre veje.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: Rumleriller i vejmidten ★★★ – Rumlestriber/riller i vejsiden ★★
- BAGGRUND: Et stort antal alvorlige ulykker sker ved, at en trafikant uforvarende overskrider midterlinien.

Fræsede rumleriller har større effekt end profilerede linier.

Udenlandske undersøgelser har vist, at fræsede rumleriller langs midterlinier i åbent land har en stor indvirkning på sikkerheden og kan forebygge 14 pct. af samtlige ulykker (Centerline Rumble Strips, NCHRP Synthesis 339, TRB, 2005, USA). Fræsede rumleriller har større effekt end profilerede linier. I Danmark er brugen af fræsede rumleriller i midten og/eller i siden først begyndt omkring år 2004.

I efteråret 2006 er der begyndt en etablering af en ny type fræsede rumleriller. De støjer ikke mere end normal vejbelægning og kan derfor uden videre anvendes i bymæssig bebyggelse. Det øger potentialet væsentligt.

En del mindre veje mangler rumlestriber i siden, hvorimod større veje allerede er forsynet med profilerede kantlinier. Der er også på mindre veje behov for en akustisk advarsel.

## #37 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ 2+1 VEJE MED AUTOVÆRN

Der etableres 2+1 veje med midterautoværn på de brede tosporede veje i åbent land, hvor der sker flest alvorlige ulykker.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: Brede veje uden midterrabat i det åbne land kan med en stor sikkerhedsmæssig gevinst ændres til skiftevis at have to og et kørespor i hver færdselsretning – og et midterautoværn mellem færdselsretningerne.

## #38 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ GRÅ STRÆKNINGER OG FORBEDRINGER AF EKSISTERENDE VEJE

Der gennemføres ulykkesstatistik for at udpege og forbedre grå strækninger, som er strækninger med forholdsvis mange ulykker i forhold til andre med lignende vejudformning og trafik.

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Flere beslægtede strategier har det formål at forbedre sikkerheden på længere, sammenhængende vejstrækninger. Det drejer sig om grå-strækings-analyse og trafikikkerhedsrevision af eksisterende veje. Grå-strækings-analyse er en udpegning af længere, sammenhængende strækninger med flere ulykker end normalt. Analysen og forslag til indsatser udarbejdes ligesom for sorte pletter. Dog skal der lægges særlig vægt på ensartethed og sammenhæng i valget af løsninger, så trafikanterne oplever strækningen som en helhed.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ SANERING AF BYGENNEMFARTER

Sikkerhedsforholdene ved større veje gennem byer forbedres.

#39

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Over tre årtier er der udviklet designkoncepter til ombygning af veje i byområder. Disse veje er ofte gennemfartsveje (hovedgader) i store landsbyer og almindelige trafikveje eller handełsgader i større byer. I designkoncepterne indgår ofte midterheller, byporte, rundkørsler, sideheller til parkering, fartdæmpende indsatser, flotte belægninger osv.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ FORBEDRET VEJBELYSNING

Den eksisterende vejbelysning gennemgås og forbedres på relevante vejstrækninger.

#40

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Der etableres vejbelysning på de mest trafikerede og ulykkesbelastede veje, hvor der i dag ingen er. Studier har vist, at etablering af vejbelysning forebygger 64 pct. af dødsulykkerne i mørke og 28 pct. af alle personskadeulykker i mørke (Trafikksikkerhethåndbok, TØI, 1997).

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ AFSTANDSAFMÆRKNING PÅ MOTORVEJE

I forlængelse af igangværende forsøg vurderes potentialet ved at etablere afstandsmærkning på andre strækninger, hvor ulykkesanalyser viser en overrepræsentation af "indhentningsulykker".

#41

- ANSVARLIG: Vejdirektoratet
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Formålet med afstandsmærker er at hjælpe trafikanterne med at holde sikker afstand til forankørende. En engelsk undersøgelse har vist, at sådanne mærker har en stor effekt på antallet af ulykker. Effekten kan spores helt op til 18 km efter afmærkningen. Lignende undersøgelser fra andre lande har også vist en væsentlig positiv virkning.

Formålet med afstandsmærker er at hjælpe trafikanterne med at holde sikker afstand til forankørende. Effekten kan spores helt op til 18 km efter afmærkningen.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ RABATSANERING

Rabatkvaliteten forbedres på veje i åbent land.

#42

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Formålet er at sikre rabatqualiteten, dvs. dens bæreevne, opspring og jævnhed, på nuværende statsveje i åbent land, der ikke er motorveje. Ulykkesproblemerne tyder på, at det ikke er rabattens bredde, men i højere grad dens bæreevne og en eventuel høj kant, der har betydning for trafikksikkerheden.

Et stort antal alvorlige ulykker udløses af uhensigtsmæssig rabatudformning.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ FASTE GENSTANDE I VEJSIDEN

Der foretages en ulykkesundersøgelse for at nedbringe antallet af farlige faste genstande i vejsiden.

#43

- ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner
- EFFEKT: ★★ ved gennemførelse
- BAGGRUND: Det skal sikres, at steder med faste genstande i vejsiden, som vejmyndigheden har ansvaret for, har et lige så lavt risikoniveau som tilstødende vejstrækninger. Det gælder f.eks. lysmaster, vejskilte, vejtræer og autoværn. En gennemgang af ulykkesstatistikken for 2006 viser, at der især bør gøres noget ved vejtræerne på de tidligere amtsveje, idet 14 af i alt 24 blev dræbt mod vejtræer på tidligere amtsveje. Sikringen kan i mange tilfælde klares ved at bruge eftergivelige standere eller ved at flytte faste genstande uden for sikkerhedszonen.

En gennemgang af ulykkesstatistikken for 2006 viser, at der især bør gøres noget ved vejtræerne på de tidligere amtsveje.

# KAMPAGNER OG UNDERVISNING

Øget viden og bevidsthed om risici og adfærd i trafikken kan hjælpe den enkelte til at tage ansvar for både sig selv og sine medtrafikanter. Derfor er kommunikation i form af uddannelse og kampagner en væsentlig del af arbejdet med trafiksikkerhed.

## — KOMMUNIKATIONSKAMPAGNER SOM INDSATSOMRÅDE

En kommunikationskampagne er ofte den eneste mulighed for at ændre en given adfærd; f.eks. hvis lovgivning ikke vil have effekt, eller der ikke er en kendt vejteknisk løsning. Når man f.eks. vil have flere til at bruge cykelhjelm, og brugsgraden er lav, så vil et påbud ikke få accept i befolkningen og dermed ikke have effekt.

Men kommunikation alene gør det ikke. Effekten opnås ofte i et samspil med andre indsatser. Derfor skal indsatserne så vidt muligt koordineres med f.eks. politikontrol, så målgruppen dels oplever, at emnet er vedkommende, dels mærker konsekvens ved forkert adfærd.

Erfaringerne viser, at kampagnerne for mange har en øjeblikkelig virkning på forståelsen og adfærden, men hvis de ikke gentages, så aftager virkningen for mange.

Kampagners effekt skal måles over længere tid. Erfaringerne viser, at kampagnerne for mange har en øjeblikkelig virkning på forståelsen og adfærden, men hvis de ikke gentages, så aftager virkningen for mange. Hvor længe en kampagne skal køre, og hvor mange gange den bør gentages, afhænger af mål, formål og emne. Som hovedregel skal enhver kampagne som minimum ses over en 3-årig periode.

## — UNDERVISNING OG UDDANNELSE SOM INDSATSOMRÅDE

Ingen har medfødte trafikale færdigheder; alt skal læres og trænes. Det sker gennem hele livet, men det er i børneårene, vanerne grundlægges. Primært gennem forældrene som rollemodeller, men også gennem skole og venner. Derfor skal indsatsen starte tidligt, når det handler om at overholde Færdselsloven og opnå gode, sikre trafikanter. Her er undervisning et vigtigt element. Det gør skolerne og forældrene til essentielle samarbejdspartner i forhold til børnene og trafiksikkerheden.

Undervisning og uddannelse kan medvirke til de samme resultater som kommunikationskampagner. Det kræver dog, at den relevante målgruppe er fysisk samlet, fordi involvering, debat og dialog, udover træning, ofte er succeskriterier for god effektiv undervisning.

## SKOLEBØRN

# #44

## ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ OBLIGATORISK FÆRDELSUNDERVISNING I FOLKESKOLERNE

Der sikres en obligatorisk færdselsundervisning gennem formelle krav om fast timetal og test i trafiksikkerhed under hele skolegangen i Folkeskolen. Særlig vigtig er en øget fokus på risikoforståelse i de ældste klasser.

- ANSVARLIGE: Undervisningsministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Undervisningen i færdsel er i Folkeskoleloven beskrevet som obligatorisk. Emnet har en beskrivelse af de delmål, der skal nås efter 3., 6. og 9. klasse, men der er ikke fastlagt et bestemt timetal.

Et fast timetal vil støtte skolen i en effektiv og langsigtet prioritering af undervisningen i færdsel. Hvis det bliver et obligatorisk emne med faste timetal og faste test/evalueringer på alle trin, sikres eleven og forældrene en langsigtet og fremadrettet undervisning og en sikker vurdering af elevens kompetencer som trafikant.

Skolernes indsats kan kvalitetssikres ved, at alle skoler udpeger en færdselskontaktlærer, som får de nødvendige timer og ressourcer.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ OBLIGATORISK TRAFIKUNDERVISNING PÅ LÆRERSEMINARIER

Det pålægges seminarierne at leve op til undervisningsforpligtelsen i færdselslære ved tildelingen af faste timetal og test til færdselsundervisningen.

- ANSVARLIGE: Undervisningsministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Færdselsundervisningen er et praktisk orienteret emne. Det kan med fordel i seminarieuddannelsen knyttes til den studerendes arbejde med undervisningsplanlægning og -metodik (almen didaktik og pædagogik) og/eller til en af praktikperioderne. Seminarieuddannelsen skal give den studerende overblik over den obligatoriske undervisning i færdsel, de faste mål og midler og arbejdets organisering og ressourcer, herunder færdselskontaktlærerens opgaver, samarbejde med forældre og politi, kendskab til materialer mv.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UDVIKLING OG REVISION AF UNDERVISNINGSMATERIALER

Der udvikles undervisningsmaterialer, som giver en systematisk, ensartet og vedvarende trafikuddannelse i et sammenhængende forløb fra 3- til 16-års alderen. Især skal indsatsen over for de store børn forbedres pga. deres særlige risici.

- ANSVARLIGE: Undervisningsministeriet
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Skolen er et oplagt sted for færdselsundervisning. Alle børn i en årgang er samlet i skolen, og børnene er påvirkelige og lydhøre over for undervisningen. De gode vaner og evner kan grundlægges her i samspil med forældrene.

Skolens færdselsundervisning fungerer i hovedtræk godt frem til cyklistprøven i 6. klasse. I 7.-9. klasse, står børnene på tærsklen til de syv farligste år i deres liv, 17-24 år. Men netop her er færdselsundervisningen mangelfuld. Disse år er særligt risikofyldte på grund af de unges manglende rutine, deres tro på egne evner og deres manglende viden om risikofaktorer i trafikken. Derfor er det vigtigt at fastholde færdselsundervisningen også i de store klasser for at motivere de ældste elever til en sikker adfærd gennem større risikoforståelse. Undervisningsmaterialerne til skolerne skal inddrage forældrene i kraft af deres vigtige rolle som forbilleder.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ TEST AF VIDEN OG FÆRDIGHEDER

Det pålægges folkeskolerne som minimum at tilbyde fire undervisningsforløb gennem skoleuddannelsen inklusive prøvning i trafiksikkerhed: "Gå-prøven" i 1. klasse, "Den lille cyklistprøve" i 3. klasse, cyklistprøven i 6. klasse og risikoforståelse inden udskolingen.

- ANSVARLIGE: Undervisningsministeriet
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Der er ikke på nuværende tidspunkt en samlet oversigt over elevernes evner i færdselsundervisningen på de nævnte klassetrin. Ved at pålægge skolerne fire undervisningsforløb med efterfølgende test bliver det muligt at afdække, hvordan det står til med trafiksikkerheden hos landets skoleelever.

Et fast timetal vil støtte skolen i en effektiv og langsigtet prioritering af undervisningen i færdsel.

## #45

Seminarieuddannelsen skal give den studerende overblik over den obligatoriske undervisning i færdsel.

## #46

## #47



En sådan viden er væsentlig for lærerens tilrettelæggelse af undervisningen, for forældrenes fortsatte træning med deres barn og for kommende indsatser og undervisningsmaterialer til skolerne.

## #48 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ KAMPAGNE OM FORÆLDRES ANSVAR TIL OG FRA SKOLE

Der gennemføres kampagner, som opfordrer eleverne til at gå eller cykle til skole. Her skal forældrene engageres aktivt på grund af deres betydelige rolle som forbillede.

- ANSVARLIGE: Kommuner
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Omfattende bilkørsel til og fra skole hindrer børnene i at få den helt afgørende rutine som aktive trafikanter. Forældrene skal motiveres til at tage del i trafikopdragelsen gennem information om færdselsundervisningens mål, midler og begrænsninger med fokus på deres rolle som forbillede.

Omfattende bilkørsel til og fra skole hindrer børnene i at få den helt afgørende rutine som aktive trafikanter.

I dag bliver dobbelt så mange børn kørt til skolen som for 10 år siden. Lærere og politi oplever, at flere og flere børn har problemer med at gennemføre f.eks. cyklistprøven i 6. klasse. De børn, der sidder på bagsædet af deres forældres bil, får ikke den træning, som skolens undervisning tager afsæt i. I den situation skabes let en ond spiral. Hvis børn skal lære at færdes i trafikken, skal de være en aktiv del af den, og derfor er det et særligt indsatsområde at inddrage forældrene og minde dem om deres rolle og indflydelse.

Det er vigtigt, at forældrene motiverer børnene til at få den nødvendige motorik og trafikforståelse for at kunne gå og cykle trafiksikkert. Kampagner, som opfordrer forældrene til at cykle eller gå til skole og arbejde, skal tilrettelægges, så de stimulerer interessen og lysten til at træne trafik med børnene. Og så det bliver lige så sikkert at sende børnene af sted til fods eller på cykel som at køre dem til skole i bil.

## #49 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ SKOLEPATRULJER PÅ ALLE SKOLER

Der etableres skolepatruljer ved kryds i skolernes nærhed.

- ANSVARLIGE: Kommuner og politikredse
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Hvert år står ca. 20.000 skolepatruljemedlemmer vagt og hjælper andre skoleelever sikkert over vejen.

Hvert år står ca. 20.000 skolepatruljemedlemmer vagt og hjælper andre skoleelever sikkert over vejen.

Systemet skal have sin naturlige plads i kommunernes og skolens arbejde med at sikre skoleveje og udvikle kommunale trafikpolitikker. En skolepatrulje har to overordnede formål: Det mest kendte er arbejdet med at hjælpe skolekammerater over vejen på særligt farlige steder. Det andet og på sigt mindst lige så væsentlige er at skabe synlighed af det færdselspræventive arbejde. Det er også en pædagogisk øvelse, der gør de deltagende børn mere fornuftige i trafikken.

### ULYKKER MED FOR HØJ FART

## #50 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ FARTKAMPAGNER

Der udformes 3-årige hastighedsstrategier, som sikrer årlig gennemførelse af kommunalt forankrede nationale fartkampagner og en løbende videnopsamling til fremtidige indsatser. Indsatserne skal rettes mod både mindre overtrædelser og bevidste, grove overtrædelser.

Den kommunale forankring skal koordineres med centrale og lokale politikontroller og automatisk trafikkontrol, da effekten er langt større, hvis målgrupperne oplever en konsekvens.

- ANSVARLIGE: Justitsministeriet, Vejdirektoratet og kommuner



○ **EFFEKT: ★★★**

○ **BAGGRUND:** Selvom fart er den største trafikikkerhedsudfordring i dag, er det ikke den generelle opfattelse i befolkningen, at farten har afgørende betydning for, hvor alvorlig ulykken bliver. I dag bliver en overskridelse på mere end 20 km/t opfattet som en mindre årsag bag antallet af dræbte og kvæstede i trafikken, mens den lille overskridelse på 10/20 km/t slet ikke opfattes som et trafikikkerhedsproblem.

Samtidig er der mange, som ofte eller nogle gange overtræder fartgrænserne. Der er derfor behov for, at overtrædelser gøres socialt uacceptable, og at der vedvarende sættes fokus på farten både for at ændre viden, holdning og adfærd.

Hastighedsstrategien for 2007-2009 er tostrengt og sætter fokus på både de grove overtrædelser på mere end 30 pct. og de mindre overtrædelser på under 30 pct. Over for de grove handler det om sanktioner og kontrol samt indsats, hvor målgruppen under kontrollerede forhold kan prøve kræfter med farten. Over for de mindre overtrædelser handler det i højere grad om at hjælpe bilisterne til at overholde fartgrænsen, f.eks. med teknologiske løsninger.

Der sker flest alvorlige ulykker på landevejene, og det er også her, den gennemsnitlige fart er højest i forhold til fartgrænserne. Derfor er der særligt brug for, at kampagnerne lokalt målrettes landeveje.

Der sker flest alvorlige ulykker på landevejene, og det er også her, den gennemsnitlige fart er højest i forhold til fartgrænserne.

## ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ KAMPAGNER MOD SPRITKØRSEL

Der udformes 3-årige spritstrategier, som med kommunal forankring ligeledes sikrer årlig gennemførelse af nationale spritkampagner og en løbende videnopsamling til fremtidige indsats. Indsatserne skal rettes mod både den spontane spritkørsel og bilister med egentlige misbrugsproblemer og gentagne spritdomme.

○ **ANSVARLIGE:** Justitsministeriet, Vejdirektoratet og kommuner

○ **EFFEKT: ★★★**

○ **BAGGRUND:** Efter mange års indsats er spritkørsel i dag socialt uacceptabelt. Denne positive udvikling skal fastholdes. Alligevel er sprit fortsat årligt skyld i hver fjerde dødsulykke.

I fremtiden skal trafikanterne ikke bare fordømme spritkørsel; de skal også være bedre til at forhindre det. Det skal gøres socialt uacceptabelt ikke at stoppe en spritbilist og tage et medansvar.

# #51

Sprit er fortsat årligt skyld i hver fjerde dødsulykke.

## ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ SELEKAMPAGNER

Der udformes 3-årige selestrategier, som kommunalt forankrede endvidere sikrer årlig gennemførelse af nationale selekampagner og som sikrer opsamling af viden til fremtiden. Strategien tager højde for de to andre indsatsområder, lovgivning og politiindsatser. Indsatserne skal rettes mod både forsædepassagerer, bagsædepassagerer og førere i varebiler.

○ **ANSVARLIGE:** Justitsministeriet, Vejdirektoratet og kommuner

○ **EFFEKT: ★★★**

○ **BAGGRUND:** Selen er suverænt det mest effektive sikkerhedsudstyr i bilen. Selebrug er et af de indsatsområder, hvor der er direkte sammenhæng mellem indsats og effekt.

Den generelle opfattelse i befolkningen er, at selen bedre kan undværes på de korte ture. Sandsynligheden for en ulykke på netop den korte tur er imidlertid statistisk større, og det er netop ved lav fart, selen har den største effekt.

# #52

Selen er suverænt det mest effektive sikkerhedsudstyr i bilen.

Manglende selebrug udløser ikke alene en risiko for den uden sele. Når man ikke er spændt fast, kan man ved en kollision blive kastet rundt og skade de andre i bilen.

## ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER

### SEGMENTER

#### DET GRØNNE SEGMENT

De grønne unge kendetegnes ved, at de kender, følger og overholder lovene og udviser sikkerhedshensyn. De udgør ca. 89 pct. af andelen af unge mellem 16 og 24 år. De er oftest kvinder, de har ikke egen bil og er ikke dagligt fører i en bil.

#### DET GULE SEGMENT

Den gule gruppe er kendetegnet ved, at de nogle gange tager chancer og dermed tilsidesætter sikkerhedshensyn. De udgør ca. 9 pct. af de 16 til 24-årige. Det er overvejende mænd.

#### DET RØDE SEGMENT

De røde unge er kendetegnet ved, at de kører "råddent" og objektivt set løber en meget stor risiko. De føler det dog ikke selv sådan. De røde unge laver deres egne love og regler. De udgør ca. 2 pct. af de 16 til 24-årige. De findes blandt andet på tekniske skoler, produktions- og landbrugsskoler og uden for arbejdsmarkedet. De kører mere end de grønne og har egen bil. Langt hovedparten er mænd

Kilde: Rådet for Større Færdselssikkerhed

## #53 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ OBLIGATORISK UNDERVISNING I FÆRDEL OG RISIKOFORSTÅELSE PÅ UNGDOMSUDDANNELSER

Der indføres obligatorisk færdselsundervisning på ungdomsuddannelserne. I første omgang som et emne i grundforløbet på tekniske skoler, hvor de potentielt risikovillige trafikanter findes. Undervisningen skal være involverende og dialogbaseret og tage afsæt i risikoforståelse i forhold til fart, sprit- og narkokørsel samt manglende selebrug.

- ANSVARLIG: Undervisningsministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Trafikopdragelsen starter allerede i børnehavealderen og fortsætter i skolen. Børnene lærer at begå sig i trafikken gennem undervisning i færdselsregler og gode vaner. Når skolen slipper de unge, er de, hvad angår trafikikkerhed, overladt til sig selv.

En kontinuerlig indsats kan sikres gennem obligatorisk undervisning på ungdomsuddannelserne.

Erfaringer fra forskellige målgruppeanalyser viser, at de unge påvirkes af kommunikationskampagner, men at effekten aftager efter et stykke tid, hvis kampagnerne står alene. En kontinuerlig indsats kan sikres gennem obligatorisk undervisning på ungdomsuddannelserne. Her kan man f.eks. på de tekniske skoler først og fremmest nå det gule og røde segment gennem målrettede undervisningsmaterialer og dialogfremmende midler som f.eks. historier fra pårørende til trafikdræbte. Den obligatoriske undervisning bør indgå i læreplanerne på samtlige ungdomsuddannelser.

Undervisningen kan kvalitetssikres og understøttes af et kontaktlærernetværk med de nødvendige timer og ressourcer.

## #54 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ KAMPAGNEKOMMUNIKATION TIL UNGE MED LAV RISIKO

Der kommunikeres til det grønne segment med afsæt i 3-årige strategier. Målgruppen skal fastholdes i deres adfærd ved at blive bekræftet positivt og få viden og redskaber til at fungere som ambassadører.

Desuden skal de grønnes køretekniske færdigheder trænes, da det netop er manglen på rutine og færdigheder, som er de primære årsager til alvorlige ulykker med unge fra den grønne gruppe.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Forsøg har vist, at de unges risikoadfærd i høj grad påvirkes af forestillinger og mytedannelser om hinanden. Disse forestillinger kan skabe sociale overdrivelser, hvor de unge handler risikobetonet, fordi de tror, at denne adfærd er normen blandt andre unge.

Langt de fleste unge tilhører den grønne gruppe. Det er derfor vigtigt at involvere dem, så de ikke blot beholder deres positive adfærd, men også agerer som rollemodeller over for de gule og røde unge og gør en indsats for aktivt at påvirke dem til en mere sikker trafikadfærd.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER 5 ○ KAMPAGNER RETTET MOD FORHANDLERE AF KNALLERTER

Der gennemføres kampagner over for forhandlere af knallerter om at tage ansvar ved salg produkter, der kan medvirke til "konstruktive" ændringer af knallerter.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Mange 16-18-årige knallertkørere lader sig friste til at tune deres knallert, så den kan køre 80-90 km/t. Den høje fart øger risikoen for ulykker og forværrer skadernes omfang i forbindelse med ulykkerne. Forhandlerne har et ansvar i forhold til de knallerter, de sælger. Det er vigtigt, at de sørger for, at alle knallerter, der forlader deres forretning, er lovlige.

En indsats overfor forhandlerne skal få dem til i højere grad at blive bevidst om deres ansvar og tage det alvorligt.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER 6 ○ KAMPAGNER RETTET MOD FORÆLDRE TIL BØRN PÅ KNALLERT

Der udformes 3-årige strategier, som sikrer gennemførelse af kampagner, der motiverer forældrene til at gribe ind over for de unges ulovlige kørsel, manglende hjelmbrug, spritkørsel eller fartoverskridelser.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: For de 16-17-årige er knallerten årsag til langt de fleste og alvorligste ulykker. De kører uden hjelm, kører for hurtigt, sidder flere på knallerten og kører ofte hjem fra fest i påvirket tilstand.

Undersøgelser viser, at mange forældre kender til de unges ulovlige adfærd, men undlader at gribe ind. Forældrene skal derfor motiveres til at tage et ansvar; og de skal gøres opmærksomme på de mulige konsekvenser ved ikke at gribe ind. Forældrene skal have information, krav og værktøjer fra flere sider, bl.a. fra ungdomsskolerne, politiet, forhandlerne og forsikringselskaberne.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER 6 ○ FORÆLDREINDSATS OVER FOR UNGE

Der udformes 3-årige strategier, som målretter en særlig indsats mod forældre til unge trafikanter. Forældre spiller en meget stor rolle i forhold til de unges opførelse i trafikken. De er rollemodeller og skal udstyres med konkrete redskaber til at hjælpe de unge til at være mere sikre trafikanter.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Forskellige undersøgelser og målgruppeanalyser viser, at de unges forældre er

Forsøg har vist, at de unges risikoadfærd i høj grad påvirkes af forestillinger og mytedannelser om hinanden.

## #55

## #56

Undersøgelser viser, at mange forældre kender til de unges ulovlige adfærd, men undlader at gribe ind.

## #57

**Forældrenes egen adfærd og holdning til trafikken smitter i mange tilfælde af på børnene, som ofte kopierer forældrene.**

en vigtig påvirkningskilde. Forældrenes egen adfærd og holdning til trafikken smitter i mange tilfælde af på børnene, som ofte kopierer forældrene. Samtidig giver de unge udtryk for, at de gerne vil have, at forældrene giver deres holdninger til kende og aktivt involverer sig i f.eks. deres transport, når de skal hjem fra fest og byture, og trafiksikkerhed i øvrigt. Derfor er det vigtigt, at forældrene er bevidste om deres ansvar gennem børnenes opvækst; ikke kun mens børnene er små, men i lige så høj grad i de farlige teenageår.

Forældrene skal motiveres til at gribe ind over for deres børns risikobetonede trafikadfærd. Det skal sikres ved at gøre forældrene opmærksomme på den betydning, de har som rollemodeller, og udstyre dem med argumenter, viden og værktøjer, som kan gøre dem i stand til at tage et større ansvar.

## ULYKKER MED CYKLISTER

**#58** ➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ KAMPAGNER MOD ULYKKER I KRYDS**  
Der udformes 3-årige strategier som med kommunal forankring kan bidrage til årlige nationale kryds-kampagner og sikre en løbende videnopsamling til fremtidige indsatser. Indsatserne bør rettes både mod cyklister og bilister; og de skal føre til en hensigtsmæssig adfærd med hensyn til orientering, placering og fart i kryds.

- **ANSVARLIGE:** Justitsministeriet, Transport- og Energiministeriet, Vejdirektoratet og kommuner
- **EFFEKT:** ★★
- **BAGGRUND:** 55 pct. af ulykkerne med cyklister sker i kryds. Derfor er det oplagt at fokusere på, hvad der går galt i krydsene, og hvordan ulykker kan undgås.

Gennem kommunikation skal cyklister og bilister gøres opmærksomme på, hvor de løber en særlig risiko.

**#59** ➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ KURSER TIL 5. ELLER 6. KLASSER OM HØJRESVINGENDE LASTBILER**  
Alle 5. eller 6. klasser tilbydes et særligt cyklistkursus, hvor eleverne får kendskab til lastbilchaufførernes vanskeligheder ved at se de bløde trafikanter. Kurserne skal øge cyklisternes opmærksomhed omkring lastbiler ved højresving.

- **ANSVARLIGE:** Justitsministeriet, Vejdirektoratet og kommuner
- **EFFEKT:** ★
- **BAGGRUND:** Rådet for Større Færdselssikkerhed udviklede i samarbejde med TUR (Transporterhvervets UddannelsesRåd) og Arbejdsmarkedsstyrelsen i 1999 et særligt færdselskursus for børn, som blev udbudt lokalt af AMU-centrene. Det har kørt siden 2001 i stort set alle landets amter frem til kommunalreformen.

Kurset har særligt fokus på, hvordan man som cyklist skal forholde sig i forhold til højresvingende lastbiler. Både elever og lærere er begejstrede for kurserne, særligt fordi de giver eleverne i 5. eller 6. klasse oplevelser med store køretøjer, som det er vanskeligt at stable på benene i en almindelig undervisningssammenhæng. Kurserne bør sikres i den nye kommunale struktur. Planlægning, koordinering og økonomi bør ligge i vejcentrene eller kommunerne.

**#60** ➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ KAMPAGNE OM HØJRESVINGENDE LASTBILER**  
På baggrund af HVU's rapport om højresvingende lastbiler gennemføres kontinuerlige kampagner. De skal rettes mod lastbilchaufførerne med fokus på ansvar og opmærksomhed og mod cyklisterne med fokus på egen sårbarhed og opmærksomhed.

- **ANSVARLIG:** Justitsministeriet
- **EFFEKT:** ★★

○ **BAGGRUND:** Hver sjette dræbte cyklist mister livet som følge af mødet med en højre svingende lastbil. Når ulykken sker, er den meget alvorlig på grund af lastbilens størrelse og vægt. Cyklisterne skal have kendskab til lastbilchaufførernes begrænsede udsyn og blinde vinkler og samtidig gøres bevidste om egen sårbarhed.

Lastbilchaufførerne skal leve op til deres ansvar ved at orientere sig bedre; dels ved at være mere opmærksomme, dels ved at indstille spejlene rigtigt og derved få bedre betingelser for at se cyklisterne.

En kampagne skal kort formuleret fokusere på opmærksomhed.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ KAMPAGNER FOR UDBREDELSE AF CYKELHJELMBRUG

Der udformes 3-årige cykelhjelmsstrategier, som lokalt forankret sikrer årlige nationale cykelhjelmskampagner. Indsatserne skal rettes mod de større skolebørn og voksne, og ældre cyklisters hjelmsbrug skal øges markant.

- **ANSVARLIG:** Justitsministeriet
- **EFFEKT:** ★★
- **BAGGRUND:** Det vurderes, at brug af cykelhjelms vil reducere antallet af hovedskader med 60 pct. Samtidig vil antallet af dræbte og alvorligt tilskadede med skader på flere dele af kroppen også blive mindsket med en mindre andel.

Blandt dem, som alene har fået hovedskader, vurderes det således, at en hjelmsbrug på 75 pct. årligt vil kunne spare flere end 10 menneskeliv og 80 alvorligt tilskadede. Hertil kommer skader på andre dele af kroppen.

Efter en årrække skal lovgivning overvejes. Internationale erfaringer viser, at hjelmsbruget kan hæves til 50 pct. for børn og 25 pct. for voksne ad frivillighedens vej.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ KAMPAGNER RETTET MOD CYKLISTER OVER 70 ÅR

Der udformes 3-årige strategier, som sikrer årlige nationale cyklistkampagner rettet mod ældre cyklister. Strategierne skal have kommunal forankring og sikre en løbende videnopsamling til fremtiden. Indsatserne skal rettes mod cyklister over 70 år og omfatte valg af udstyr og gode råd til sikker kørsel.

- **ANSVARLIG:** Justitsministeriet
- **EFFEKT:** ★★
- **BAGGRUND:** I perioden 2001-2006 var 3 ud af 10 dræbte cyklist over 70 år og 1 ud af 10 alvorligt tilskadede. Det understreger behovet for en særlig indsats, som markant kan nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadede ældre cyklister.

De fleste ulykker sker, uden at andre trafikanter er involveret. Typisk mister den ældre balancen og vælter. Det sker både, når den ældre kører eller står på eller af cyklen. Der sker også mange ulykker ved svingning og i kryds, fordi den ældre ikke orienterer sig tilstrækkeligt. Mange ulykker og skader kan forbygges, hvis de ældre bevidst vælger "ældre-venlige" cykler, bruger cykelhjelms og er bevidste om situationer, der udgør en særlig risiko, og i øvrigt kan tage deres forholdsregler.

### INDSATSER I ØVRIGT

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ INFORMATION, KAMPAGNER, KURSER FOR BILISTER OVER 70 ÅR

#61

Det vurderes, at brug af cykelhjelms vil reducere antallet af hovedskader med 60 pct.

#62

#63

Der udformes 3-årige strategier, som sikrer årlig gennemførelse af nationale kampagner rettet mod ældre bilister og en løbende videnopsamling til fremtidige indsatser. Kampagnerne skal øge ældre bilisters erkendelse af deres særlige risici og deres viden om, hvornår det er tid til at stoppe som bilist.

○ ANSVARLIG: Justitsministeriet

○ EFFEKT: ★

○ BAGGRUND: Det er en myte, at ældre bilister er farlige og kører dårligere end andre bilister.

Det er en myte, at ældre bilister er farlige og kører dårligere end andre bilister.

Langt de fleste kører ganske glimrende og er gode til at kompensere for deres typiske svagheder ved f.eks. at undlade at køre i mørke og tåge. Ældre tager færre chancer og kører meget sjældent for stærkt eller med alkohol i blodet. Det er mere sikkert for ældre at køre bil end at cykle eller gå. Samtidig er det helt overvejende de ældre bilister selv, som får alvorlige skader, når de er impliceret i ulykker.

Der findes dog en meget lille, men meget farlig gruppe bilister. Det er dem, der har en ikke-erkendt sygdom, f.eks. demens, som gør, at de ikke kan indse, at de ikke mere kan køre forsvarligt.

Det er vigtigt, at de ældre bilister er bevidste om deres særlige risici med hensyn til helbred og trafikal adfærd, og at de får viden til at håndtere dem korrekt.

## #64

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ KAMPAGNER FOR GOD TRAFIKKULTUR

Der gennemføres kampagner, som giver trafikanterne konkrete råd om sikker trafik og en trafikultur, der er præget af ro, respekt og ansvarlighed. Fokus skal være på hensyn, øjenkontakt, plads og afstand.

○ ANSVARLIG: Justitsministeriet

○ EFFEKT: ★

○ BAGGRUND: Trafikkultur er de normer, holdninger og værdier, der guider vores adfærd i trafikken. For at opnå en trafikultur, der er præget af ro, respekt og ansvar, kræves det, at trafikanterne har accepteret, at trafikken er et offentligt rum, hvor det ikke kun handler om "mig og min kommen frem", men også om hensynet til andre. Trafikanterne skal altså ikke bare følge Færdselsloven; de skal også vise en hensynsfuld adfærd ved at følge de uskrevne regler, der bl.a. handler om at give plads og være opmærksom.

Målet med indsatsen er således ikke kun at ændre borgernes adfærd i trafikken. Det handler også om at ændre deres generelle holdning til at være trafikant.

Det er et langt sejt træk at ændre den danske trafikultur. Frem mod 2020 skal bl.a. film, events og en kontinuerlig presseindsats sætte fokus på trafikulturen.

## #65

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ INFORMATIONSKAMPAGNER OM TABT GODS

Der gennemføres en målrettet kommunikationsindsats om regler og straf for mangelfuld fastspænding og tab af gods.

○ ANSVARLIGE: Justitsministeriet og Transport- og Energiministeriet

○ EFFEKT: ★

○ BAGGRUND: Antallet af trailere vokser voldsomt, og sideløbende har Vejdirektoratet observeret en voldsom stigning af tabte genstande på de danske veje. På motorvejene fra 920 registrerede tilfælde i 2002 til 4300 tilfælde i 2006.

Antallet af trailere vokser voldsomt og sideløbende har Vejdirektoratet observeret en voldsom stigning af tabte genstande på de danske veje.

En stor del af godset tabes fra håndværkeres biler. Især i sommerhalvåret tabes en del gods også fra private trailere. Fællesnævneren er, at godset er spændt skødesløst fast eller slet ikke.

# KØRETØJER – TEKNOLOGISKE OG KØRETØJSTEKNISKE LØSNINGER

Det er vigtigt, at de dokumenterbare sikkerhedsgevinster, der ligger i ny teknologi og køretøjstekniske forbedringer, får hurtig udbredelse i bilparken. Nye tekniske krav til køretøjer kan kun undtagelsesvis komme til at gælde for allerede registrerede. Med den gældende udskiftningsrate, vil der derfor gå ca. 8 år, før et nyt teknisk krav har bredt sig til blot halvdelen af bilerne.

Men det betyder også, at frivillige, tekniske forbedringer og allerede indførte skærpede krav også i årene fremover vil have en gunstig virkning på antal dræbte og kvæstede. Det gælder f.eks. for personbiler, hvor der er indført skærpede krav til kollisionssikkerhed, men hvor en stor del af den eksisterende bilpark stadig ikke er skiftet ud med biler, der opfylder kravene.

## INDSATSER GENERELT

➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ NATIONAL IT-TRAFIKSIKKERHEDSPLAN**  
Der udformes en national handlingsplan til fremme af trafikssikker it, som sikrer, at både aktuelle og fremtidige køretøjstekniske og vejtekniske it-løsninger fremmes og udbredes mest muligt.

#66

- ANSVARLIG: Transport- og Energiministeriet
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Ny teknologi giver mange nye muligheder i trafikssikkerhedsarbejdet, og det er derfor nødvendigt at følge den teknologiske udvikling. Det gælder både de køretøjstekniske og de vejtekniske muligheder og samspillet mellem dem. Måltrettet information om og markedsføring af teknologi, som aktivt påvirker og regulerer trafikanternes adfærd og sikkerhed, kan i fremtiden spille en langt større rolle end kampagneindsatser, som alene fokuserer på ændringer i trafikanternes gældende adfærd.

Ny teknologi giver mange nye muligheder i trafikssikkerhedsarbejdet, og det er derfor nødvendigt at følge den teknologiske udvikling.

## ULYKKER MED FOR HØJ FART

➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ DET DIGITALE HASTIGHEDSKORT**  
Der oprettes et landsdækkende digitalt hastighedskort. Det er en forudsætning for bl.a. indførelse af ISA (Intelligent Speed Adaptation).

#67

- ANSVARLIG: Vejdirektoratet
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: Med indførelse af klippekort blev sanktionerne for hastighedsovertrædelser væsentligt skærpet. Det øgede også behovet for tekniske løsninger, som kan hjælpe bilister med at overholde fartgrænserne. Cruisecontrol, fartpilot, mv. er løsninger, hvor bilisten kan indstille en maksimal fart. Men det kræver, at bilisten selv tilpasser kontrolfunktionen, når fartgrænser ændres under kørslen.

Bilisten får automatisk melding om ændrede fartgrænser og advarsler, når aktuelle fartgrænser overskrides.

I Danmark og Sverige bl.a. er der gennemført forsøg, som baserer sig på ISA. Her får bilisten automatisk melding om ændrede fartgrænser og advarsler, når aktuelle fartgrænser overskrides. Systemet

bygger på brug af GPS og digitale hastighedskort, hvor alle fartgrænser på alle veje i et geografisk område er registreret.

Erfaringerne viser en markant lavere fart for køretøjer med ISA.

Der er en voldsom vækst i udbredelsen af fastmonterede og mobile navigationssystemer. Med mindre tekniske justeringer kan disse også fungere som ISA, hvis der er digitale hastighedskort.

## #68 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ INTELLIGENT HASTIGHEDSTILPASNING (ISA – INTELLIGENT SPEED ADAPTION)

Resultaterne af tidligere og eksisterende forsøg med ISA undersøges fortsat. Undersøgelser viser, at ISA vil kunne reducere andelen af bilister, som kører for stærkt, hvorved ulykkestallet vil falde.

Når resultaterne foreligger, kan den forventede reduktion i ulykkesantal og cost/benefit beregnes. Herunder kan to principper for ISA bedømmes:

- Advarsel med lyd eller lys ved for høj fart
- Ekstra modstand i speeder ved for høj fart

Der udarbejdes et regelsæt for et "godkendt" eller standardiseret ISA-system. Forsikrings-selskaberne opfordres til at benytte dette til at give reduktion i forsikringspræmie for biler, der er forsynet med ISA. Hvis undersøgelserne viser positiv cost/benefit, bør ISA gøres til et krav i EU.

- ANSVARLIG: Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: Det er på nuværende tidspunkt besluttet at gennemføre to forsøg med ISA.

Det ene skal belyse, hvordan udstyret i varebiler og andre firmabiler påvirker farten. Endvidere vil chaufførernes accept af og holdninger til et sådant udstyr blive belyst. Forsøget forventes igangsat i løbet af 2007.

Det andet forsøg er et samarbejde mellem forskellige aktører. Nordjyske bilejere tilbydes en væsentlig rabat på bilforsikringspræmien, hvis de kører med udstyr til ISA i bilerne og har overholdt fartgrænserne.

Der er ikke udsigt til, at ISA kan blive et generelt krav til bilerne inden for handlingsplanens tidshorisont. Derfor må man benytte andre muligheder som f.eks. afgiftslempelse, nedslag i forsikringspræmier, krav til særlige kategorier af køretøjer (f.eks. taxier) eller særlige kategorier af personer, f.eks. unge førere eller førere, der gentagne gange har kørt for stærkt.

### ULYKKER MED MANGLENDE SELEBRUG

## #69 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ SELEHUSKER

Afgiftsreglerne ændres, så fradraget for selehusker bliver større end de nuværende 100 kr. pr. stk. Ydermere stilles forslag til EU-kommissionen om at gøre montering af selehusker på nye biler obligatorisk, også på bagsædet. Selehusker vil øge anvendelsesprocenten til op imod 100.

Det forventes, at selehuskeren kan forhøje selebrugsprocenten til op imod 100.

- ANSVARLIGE: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★★★
- BAGGRUND: Selehuskere i biler har et meget fint cost/benefit-forhold. Det forventes, at de kan forhøje selebrugsprocenten til op imod 100. Selvom det er billigt for bilfabrikanten, er det ikke alle, der frivilligt vil montere selehuskere, da det kan virke "formynderisk" over for køberne.



## ULYKKER MED CYKLISTER

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ INDRETNING AF LASTBILER TIL FOREBYG- GELSE AF HØJRESVINGSULYKKER

#70

Med afsæt i HVU's rapport om højresvingende lastbiler arbejdes der på gennemførelse af anbefalingerne om indretning af lastbilerne.

- ANSVARLIG: Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Hver sjette af alle dødsulykker med cyklister sker som følge af mødet med en højresvingende lastbil.

HVU er efter omfattende arbejde med højresvingsulykker kommet frem til seks anbefalinger om forbedret indretning af lastbiler – gældende spejlens placering og indstilling og chaufførens udsyn.

## INDSATSER I ØVRIGT

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ SORTE BOKSE

#71

Resultaterne af forsøg med sorte bokse undersøges fortsat. Herved kan ulykkesreduktionen og cost/benefit undersøges, og på denne baggrund kan det vurderes, hvordan indsatsen skal gribes an. Det er vigtigt nærmere at vurdere myndighedernes muligheder for at hente data fra køretøjer, der har været impliceret i personskaulykker af hensyn til det forebyggende arbejde. På grund af risikoen for at blive afsløret i f.eks. at køre for stærkt kan en sort boks motivere bilisten til at overholde Færdselsloven.

Der udarbejdes et regelsæt for en "godkendt" eller standardiseret sort boks, og forsikringsselskaberne opfordres til at benytte dette til at give nedslag i præmien for biler, der er forsynet med udstyret.

- ANSVARLIG: Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Færdselsstyrelsens forsøg med sorte bokse har resulteret i en rapport, som har givet f.eks. bus- og vognmandsfirmaer mulighed for frivilligt at installere sorte bokse. Rapporten viser, at det betyder færre udgifter som følge af ulykker, lavere forsikringspræmie, færre udgifter til brændstof og reparationer og bedre image hos transportkøberne. Sorte bokse er dermed en konkurrenceparameter.

Der er mulighed for, at forsikringsselskaber vil tilbyde lavere præmie, hvis man kører med sort boks. Forsikringsselskabet ALKA har oplyst, at det vil give præmiereduktion, hvis der køres med sort boks i visse typer køretøjer. Det giver en ny konkurrenceparameter for forsikringsselskaber, der forhåbentlig følges op af andre. Selskaberne ønsker dog at kunne henvise til en standard.

En norsk undersøgelse fra TØI viser, at sort boks i Sverige og Norge vil kunne reducere dødsulykkerne med 6-7 pct. Cost/benefit-forholdet forventes at være 1,1-1,5. En hollandsk undersøgelse har vist en mulig reduktion i antal ulykker på 20 ± 15 pct.

Der er heller ikke udsigt til, at sorte bokse kan blive et generelt krav inden for handlingsplanens tidshorisont. Derfor må man benytte andre muligheder lige som ved ISA.

Effekten af en sort boks er afhængig af, i hvilke situationer boksen bliver kontrolleret f.eks. af forsikringsselskab, arbejdsgiver eller politi.

Sorte bokse er dermed en konkurrenceparameter.

## #72 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ESP (ELECTRONIC STABILITY PROGRAMME) FOR ALLE KØRETØJER

Afgiftsreglerne ændres, så ESP-fradraget ikke falder væk i 2008. Desuden skal der arbejdes på, at EU-kommissionen og de øvrige medlemslande kræver ESP på nye biler.

- ANSVARLIGE: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★★★

ESP kan modvirke, at bilen f.eks. kommer i slinger, og føreren mister herredømmet over den.

○ BAGGRUND: ESP kan modvirke, at bilen f.eks. kommer i slinger, og føreren mister herredømmet over den. I FN arbejdes der på en definition af ESP-systemet, og hvad det skal kunne. Fastlæggelse af definition og tekniske krav er en forudsætning for krav om montering.

Svenske analyser fra Vägverket af trafikulykker med biler med og uden ESP viser, at indførelsen af systemet har medført en betydelig reduktion af trafikulykkerne:

- 17 pct. af alle ulykker
- 22 pct. af alle alvorlige ulykker
- 56 pct. af alvorlige eneulykker på våd vej

Der er allerede afgiftsreduktion for personbiler med ESP. Den bliver dog aftrappet år for år og falder helt væk i 2008, hvilket er u hensigtsmæssigt. Noget tyder også på, at afgiftsreduktionen allerede er for lille, da der fortsat er en del biler, hvor ESP kun leveres som ekstraudstyr.

Der vil om fem år stadig være visse biler, der kan købes uden ESP. Disse biler skal fortsat "straffes" økonomisk, så køberne vælger andre og mere sikre biler.

## #73 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ AFGIFTSLEMPelser FOR BILER MED VOGNBANESKIFTALARMER

Der indføres afgiftslempe for biler med vognbaneskiftalarm. Der bør udfærdiges en beskrivelse af og krav til en godkendt vognbaneskiftalarm til brug for Skatteministeriet og forsikringsselskaberne.

- ANSVARLIGE: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★

Alarmen advarer en uopmærksom fører, der kommer for langt ud mod rabatten eller modsatte kørebane.

○ BAGGRUND: Alarmen advarer en uopmærksom fører, der kommer for langt ud mod rabatten eller modsatte kørebane.

Det forventes, at vognbaneskiftalarmer vil blive mere almindelige i de kommende år. Alarmerne reagerer, hvis chaufføren afviger meget fra sin bane. De findes både til små og store køretøjer.

Der er heller ikke udsigt til, at vognbaneskiftalarmer kan blive et generelt krav til bilerne inden 2012. Derfor er det økonomiske incitament den eneste mulighed.

## #74 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ INTELLIGENT FARTPILOT/AFSTANDSRADAR

Der undersøges cost/benefit for de forskellige typer af fartpilot/afstandsradar, monteret på forskellige kategorier af biler, f.eks. lastbiler og personbiler.

Hvis cost/benefit er positiv, anbefales følgende:

- At der gives forbrugeroplysning om resultatet
- At opfordre forsikringsselskaberne til at give reduktion i forsikringspræmie
- At der på sigt arbejdes for at systemerne gøres til krav for nye biler i EU

- ANSVARLIG: Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Det forventes, at afstandsradar bliver mere almindelig i de kommende år. Der er

forskellige typer. Nogle kan tilpasse afstanden til den forankørende i normale situationer ved begrænset brug af bremsen og ved akustisk advarsel, hvis kraftigere brug bliver nødvendig. Andre kan også selvstændigt bremse køretøjet i mere kritiske situationer.

Foreløbig er der ikke udsigt til, at intelligent fartpilot/afstandsradar bliver obligatorisk i EU.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ AFGIFTER EFTER EURO NCAP

Afgiftsreglerne ændres, så afgifterne nedsættes på biler, alt efter hvor miljøvenlige og sikre de er, f.eks. efter hvor højt de scorer i Euro NCAPs kollisionstest.

Der arbejdes på, at alle nye bilmodeller skal testes efter Euro NCAP, når de ønskes EU-type-godkendt. Resultaterne skal offentliggøres bl.a. på bilens påbudte energimærke. Hvis en bilmodel består Euro NCAP-testen, skal bilen ikke testes efter de mere lempelige EU-krav.

- ANSVARLIGE: Skatteministeriet og Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Euro NCAP er en skarpere test end den, EU foreskriver. Og mens resultaterne af EU-testen ikke kan kræves offentliggjort, er det netop Euro NCAP-organisationens formål at offentliggøre resultaterne.

Der er stigende opmærksomhed omkring testen, og stort set alle nye europæiske bilmodeller testes.

Færdselsstyrelsen skønner, at ca. 85 pct. af de nye personbiler, der sælges i Danmark, er testede modeller.

#75

Færdselsstyrelsen skønner, at ca. 85 pct. af de nye personbiler, der sælges i Danmark, er testede modeller.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ SYN AF TO-HJULEDE KØRETØJER

Det overvejes at indføre periodisk syn af to-hjulede køretøjer, herunder motorcykler og knallerter, på samme måde som man har det med biler. (I forbindelse med overvejelserne kan man også se på, om man ikke skulle indføre syn på alle køretøjstyper, f.eks. campingvogne og trailere.)

- ANSVARLIG: Transport- og Energiministeriet
- EFFEKT: ★★ ved gennemførelse
- BAGGRUND: Af historiske årsager er de to-hjulede køretøjer ikke omfattet af krav om periodisk syn. Nye rapporter tyder på, at der er en trafiksikkerhedsmæssig gevinst at hente. I vort naboland Sverige, hvor man syner motorcykler, bliver ca. 10 pct. kasseret til syn. En hyppig graverende fejl er overtrædelse af støjgrænserne. Færdselsstyrelsen er ved at undersøge området nærmere.

#76



# — ANDRE INDSATSSOMRÅDER

## INDSATSER GENERELT

### #77 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ TRAFIKPOLITIKKER I OFFENTLIGE OG PRIVATE VIRKSOMHEDER

Der udformes indkøbsregler, som gælder for offentlige virksomheder. Det gælder retningslinier for:

- køb af kørsels- og transportydelser som skal sikre, at transporterne gennemføres trafiksikkert og under overholdelse af Færdselsloven
- ansattes kørsel i virksomhedens køretøjer vedr. f.eks. hastighedsovertrædelser, spritkørsel, selebrug, træthed mv.
- at anskaffelse af biler til virksomheden i størst muligt omfang har et sikkerhedsniveau for fører og passagerer samt bløde modparter, som svarer til 4 henholdsvis 3 stjerner i Euro NCAP testsystemet.

De private virksomheder opfordres til at følge samme retningslinier.

Danske og udenlandske erfaringer viser, at der ikke kun er trafiksikkerhedsmæssige gevinster i trafiksikkerhedspolitikker, men også markante økonomiske gevinster.

- ANSVARLIG: Finansministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Hvis den private sektor aktivt skal bidrage til at opfylde målene i handlingsplanen gennem f.eks. trafiksikkerhedspolitikker, så skal den offentlige sektor vise vej ved at følge ministeriets retningslinier om trafiksikker adfærd og indkøb af biler. Danske og udenlandske erfaringer viser, at der ikke kun er trafiksikkerhedsmæssige gevinster i trafiksikkerhedspolitikker, men også markante økonomiske gevinster. Det gør indsatsen lønsom.

### #78 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ AUTOMATISK ALARMOPKALD VED ALVORLIGE TRAFIKULYKKER (ECALL)

Mulighederne i eCall, elektronisk opkald til alarmcentral vurderes.

- ANSVARLIG: Færdselsstyrelsen
- EFFEKT: ★★ ved gennemførelse
- BAGGRUND: Forbedret præhospital behandling forudsætter, at tilskadekomne allerede på ulykkesstedet og under transporten til hospitalet, så hurtigt som muligt bliver behandlet af redningspersonale. Hurtig og præcis alarmering er derfor afgørende.

eCall medfører, at det lokale vagtberedskab kan rykke hurtigt ud.

Systemet forventes årligt at kunne redde 2500 menneskeliv i hele EU, når det er fuldt udbygget. Norske undersøgelser (Effekt-katalog for trafiksikkerhedstiltag, TØI, 2006) viser en reduktion på 3 pct. af alle trafikdræbte. Det svarer til 10 dræbte om året i Danmark – beregnet på tal fra 2006.

### #79 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ PRÆHOSPITAL INDSATS OG BEREDSKAB PÅ TRAUMECENTRE

Svært tilskadekomne i trafikulykker får hurtigere professionel behandling, hvis den præhospital indsats styrkes yderligere, og der sikres behandlingsberedskab på traumecentre.

- ANSVARLIG: Indenrigs- og Sundhedsministeriet
- EFFEKT: ★★
- BAGGRUND: Der er gennem en længere årrække i Danmark sket en styrkelse i behandlingen af

de mest alvorligt tilskadekomne personer. Behandlingen er centraliseret og forbedret på sygehuse. Det er bl.a. sket ved at bruge erfaringer fra store udenlandske traumecentre. Der er således sket en styrkelse af den præhospitale behandling med lægeambulancer og bedre uddannelse af redningspersonale.

Der er ingen tvivl om, at disse faktorer har medvirket til, at antallet af døde efter færdselsulykker er faldet. Desuden må man formode, at alvorligt skadede gennem forbedret behandling har fået færre og mindre alvorlige mén.

Dette kan f.eks. aflæses i data fra Traumecentret ved Odense Universitetshospital. En målrettet indsats har over en årrække givet forbedrede resultater i behandlingen af svært tilskadekomne. Chancen for at overleve en given skade er øget. Det må formodes, at det også er tilfældet andre steder i landet.

Chancen for at overleve en given skade er øget.



# — LOKAL TRAFIKSIKKERHEDSINDSATS

Kommunens engagement i trafikikkerhedsarbejdet er vigtigt for at kunne inddrage og engagere borgerne i trafikikkerheds-spørgsmål.

Det er kommunen, der som lokal vejmyndighed kan sikre den direkte dialog med borgerne om trafikikkerhed. Derfor er kommunens engagement i trafikikkerhedsarbejdet vigtigt for at kunne inddrage og engagere borgerne i trafikikkerheds-spørgsmål. Det er grundlaget for en styrkelse af den forebyggende indsats, at kommunalreformen har skabt færre, men større kommuner. Der kan bedre sikres sammenhæng i løsninger med geografisk og befolkningsmæssigt større enheder. Større kommuner kan bedre sikre de ressourcer og kompetencer, der kræves for at kunne løfte opgaverne. Det kræver fornyet og styrket fokus at løfte opgaverne effektivt.

## INDSATSER GENERELT

# #80

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER • LOKAL TRAFIKSIKKERHEDSINDSATS

Det er vigtigt, at kommunerne:

- etablerer et færdselssikkerhedsudvalg
- udarbejder en trafikikkerhedshandlingsplan
- afsætter et årligt budget til trafikikkerhedsarbejdet.

○ ANSVARLIGE: Kommuner

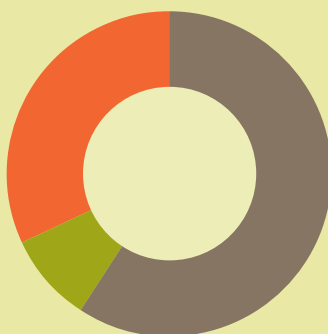
○ EFFEKT: ★★★

○ BAGGRUND: Kommunerne spiller en særlig rolle blandt de aktører, der samlet skal bidrage til at opfylde handlingsplanens målsætninger. Størstedelen af det samlede trafikarbejde sker på de kommunale veje, og den overvejende del af ulykkerne sker her. Det giver de nye store kommuner en særlig forpligtelse til aktivt at forebygge trafikulykker.

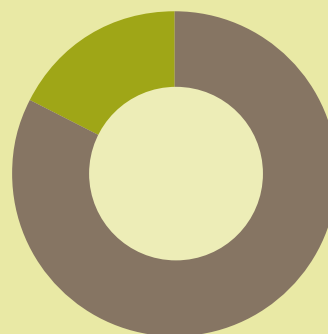
## TRAFIKARBEJDE – OPGJORT EFTER VEJENES EJERSKAB

Trafikarbejdet, udtrykt i mio. kørte km, opgjort efter vejenes ejerskab, før og efter kommunalreformen, basistal 2002

FØR KOMMUNALREFORMEN



EFTER KOMMUNALREFORMEN

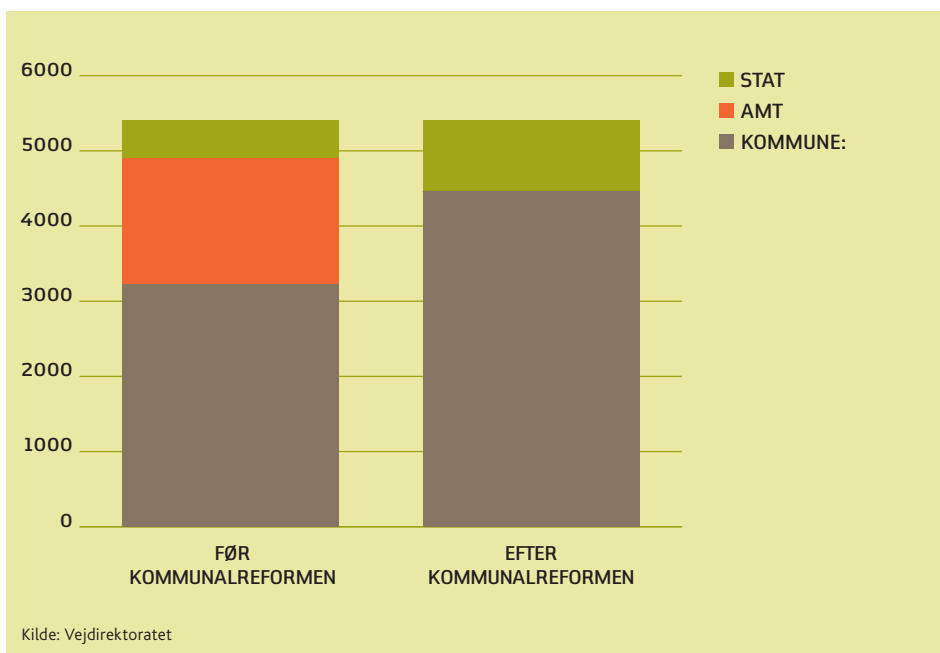


■ STAT: 479 ■ AMT: 1.724 ■ KOMMUNE: 3.200

■ STAT: 953 ■ KOMMUNE: 4.450

Kilde: Vejdirektoratet

## PERSONSKADEULYKKER 2005 – OPGJORT EFTER VEJENES EJERSKAB



Kommunen har ud fra sit lokalkendskab og i samarbejde med det lokale politi god mulighed for at få indsigt i, hvor ulykker sker og under hvilke omstændigheder. Det er afgørende at få opsamlet og analyseret denne viden, fordi den indeholder nøglen til at forebygge fremtidige ulykker ved projektering og prioritering af kommende anlægs- og vedligeholdelsesarbejder. Kommunens kendskab til lokalområdet og særlige lokale problemstillinger, f.eks. specielle lokale målgrupper, er væsentlig i informations- og kampagneindsatser.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ KOMMUNALE TRAFIKPOLITIKKER

Alle kommuner skal i deres trafikikkerhedsplan have en formuleret trafikpolitik, som bl.a. omfatter sikre forhold på vejene til og fra skolerne.

- ANSVARLIGE: Kommuner
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: Det kommunale forvaltningsansvar over for færdselsundervisning og sikker skolevej skal præciseres i en overordnet kommunal trafikpolitik. Den skal udover trafikikkerhedsplanen også danne ramme om kommunens og de kommunale skolers og institutioners mål og midler på trafikikkerhedsområdet.

Det er kommunens ansvar at sikre, at skolerne lever op til undervisningspligten i færdselslære. Og det er skolernes opgave at konkretisere politikken på det lokale plan.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ TRAFIKIKKERHEDSKONSULENTER PÅ KOMMUNALT NIVEAU

Hver kommune med over 50.000 indbyggere opretter en trafikikkerhedsfunktion.

- ANSVARLIGE: Kommuner
- EFFEKT: ★
- BAGGRUND: I Århus f.eks. er der ansat trafikikkerhedskonsulenter, som arbejder på at fremme processerne med forbedring af trafikikkerheden ved skoler og fritidsaktiviteter.

Kommunen har ud fra sit lokalkendskab og i samarbejde med det lokale politi god mulighed for at få indsigt i, hvor ulykker sker og under hvilke omstændigheder.

#81

#82

## SKOLEBØRN

#83

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ TRAFIKPOLITIK PÅ ALLE SKOLER

Alle skoler skal have en trafikpolitik, som er understøttet af kommunen og det lokale politi. Trafikpolitikken skal opstille mål for både færdselsundervisning og sikker skolevej.

○ ANSVARLIGE: Kommuner og skoler

○ EFFEKT: ★★

○ BAGGRUND: En trafikpolitik kan hjælpe skolen med at sikre en koordineret indsats på trafiksikkerhedsområdet, fordi den både skal forholde sig til skolevej, færdselsundervisning, de voksne som rollemødder og samarbejdet med forældre, andre institutioner og myndigheder. Ressourcerne udnyttes bedst, når så mange skoler som muligt udarbejder trafikpolitikker og arbejder målrettet med trafiksikkerhed.

En trafikpolitik kan hjælpe skolen med at sikre en koordineret indsats på trafiksikkerhedsområdet,





# VIDENGRUNDLAG OG FORSKNING

Det fremgår af Handlingsplanen 2001-2012, at det er Færdselssikkerhedskommissionens mål, at forskningen i trafikikkerhed skal forstærkes. Dette mål fastholdes.

Forskning i trafikikkerhed foregår i dag overvejende ved Danmarks TransportForskning/ Danmarks Tekniske Universitet og ved universiteterne i København, Aalborg og Roskilde.

Den samlede forskningsindsats er relativt beskeden i forhold til de nabolande, vi normalt sammenligner os med. Ressourcemæssigt er den på et niveau, der er lavere end i 2001. Der er derfor stort behov for en forstærket indsats, så den danske trafikikkerhedsforskning kan fastholdes på et internationalt niveau, og så det videnskabelige grundlag for en fortsat god trafikikkerhedsudvikling sikres.

Forskning i trafikikkerhed vedrører det komplekse samspil mellem trafikanten, omgivelserne og køretøjet. Den nye viden vil ofte skulle skabes i et bredt og internationalt orienteret forskningssamarbejde. Det er vigtigt at sikre, at der er forskningsmiljøer med en tilstrækkelig størrelse, stabilitet og videnskabelig tyngde til et sådant samarbejde. Dermed forbedres også mulighederne for at indhente den nyeste viden gennem de internationale forskningsnetværk.

Det vurderes, at den danske trafikikkerhedsforskning skal have tilført yderligere 50 mio. kr. over en 5-årig periode for at give et så markant løft til forskningsmiljøerne, at fremtidens udfordringer kan håndteres tilfredsstillende. Det er afgørende, at midlerne søges bevilget hurtigst muligt, da forskningen først giver resultater på lidt længere sigt.

I det følgende peges der på en række trafikikkerhedsmæssige temaer, hvor der er behov for forskningsindsatser. Omkostningerne dertil omfatter ikke en efterfølgende drift. Forskningsindsatserne er præsenteret ved eksempler i tabel A og uddybes efterfølgende. De nævnte temaer skal ikke betragtes som endelige eller udtømmende. Både den trafikikkerhedsmæssige og den forskningsmæssige udvikling kan medføre, at andre emner bør prioriteres.

Der er skelnet mellem forskellige typer af indsats, som på hver deres måde har relevans:

## A. STRATEGISK FORSKNINGSINDSATS INDEN FOR PRIORITEREDE TEMAER

Dette drejer sig om forskning med behov for en sammenhængende indsats på nye eller underprioriterede områder. Ved en strategisk indsats forudsættes, at der er flere forskere, som over en længere periode har temaet som hovedopgave. Bevilling gives eksempelvis til et forskningsprogram. Ressourcebehovet varierer ud fra de konkrete forudsætninger, det enkelte tema og aktuelle behov.

## B. FORSTÆRKET FORSKNINGSINDSATS INDEN FOR UDVALGTE EMNER

Der er her tale om enkeltstående projekter ud fra et konstateret behov. Ved en forstærket forskningsindsats forudsættes, at indsatsen er organiseret i tilknytning til et eksisterende forskningsområde. Bevilling gives til det enkelte projekt. Ressourcebehovet varierer ud fra de konkrete projektforudsætninger.

## C. ANDRE UNDERSØGELSER

Dette handler om vidensopbygning på anden måde end forskning. Udover den videnskabeligt baserede forskning kan der etableres værdifuld viden gennem andre undersøgelser. Eksempelvis gennem erfaringsopsamling, behovsafdækning, statistiske analyser og forundersøgelser, der belyser dele af

Den samlede forskningsindsats er relativt beskeden i forhold til de nabolande, vi normalt sammenligner os med.



den trafiksikkerhedsmæssige virkelighed og/eller underbygger et beslutningsgrundlag. Bevilling gives til den enkelte undersøgelse. Ofte vil behovet for undersøgelser manifestere sig i forbindelse med politisk debat og konkrete hændelser, f.eks. ulykker.

### ØGET FORSKNINGSINDSATS INDEN FOR TRAFIKSIKKERHED

	FORUDSÆTNINGER	RELEVANTE TEMAER/EMNER	RESSOURCEBEHOV	
			MODERAT ØGNING	MARKANT ØGNING
<b>A. Strategisk forskningsindsats inden for prioriterede temaer</b>	Minimumsindsatsen for hvert tema skønnes typisk at svare til 1,5-2,5 mio. kr. pr. år.	Temaer, f.eks.: • Brug af intelligent teknologi i trafikken • Cyklister • Unge bilister • Ældre i trafikken	2 strategiske indsatser. Ca. 20 mio. kr. over 5 år.	3 strategiske indsatser. Ca. 30 mio. kr. over 5 år.
<b>B. Forstærket forskningsindsats inden for udvalgte emner</b>	Minimumsindsatsen skønnes typisk at være 0,75-1,5 mio. kr. pr. forskningsprojekt.	Udvalgte emner, f.eks.: • Sammenhæng mellem viden, holdning og adfærd • Træthed i trafikken • Evaluering af A/T kurser	5-10 forskningsprojekter. Ca. 8 mio. kr. over 5 år.	10-20 forskningsprojekter. Ca. 15 mio. kr. over 5 år.
<b>C. Andre undersøgelser</b>	Ressourceindsatsen skønnes typisk at være 0,25-0,5 mio. kr. pr. undersøgelse.	Aktuelle eksempler: • Forbedring af ulykkesstatistik • Afdækning af konkrete trafikale problemers omfang, f.eks. sorte pletter • Konkrete statistiske analyser, f.eks. af ulykker	4-8 undersøgelser. Ca. 2 mio. kr. over 5 år.	10-20 undersøgelser. Ca. 5 mio. kr. over 5 år.
	<b>Yderligere ressourcebehov – i alt over 5 år:</b>		<b>30 mio. kr.</b>	<b>50 mio. kr.</b>

### INDSATSER GENERELT

## #84 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UDVIKLING AF TRAFIKSIKKERHEDSMODELLER, PRIORITERINGS- OG EVALUERINGSVÆRKTØJER

Der skal udvikles prioriteringsværktøjer til opstilling af de mest effektive indsatser og værktøjer til brug for evaluering af iværksatte foranstaltninger og indsatser, herunder bør der udvikles nye modellerings- og prognoseværktøjer.

**Værktøjerne kan anvendes til opstilling af de mest effektive indsatser, løbende evaluering af udviklingen i ulykkestal og evaluering af iværksatte foranstaltninger.**

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- BAGGRUND: Handlingsplanen for 2001-2012 peger på, at der er behov for udvikling af prioriterings- og evalueringsværktøjer. De kan anvendes til opstilling af de mest effektive indsatser, løbende evaluering af udviklingen i ulykkestal og evaluering af iværksatte foranstaltninger.

Derfor bør der udvikles prioriteringsværktøjer. Det kan være økonomiske modeller og modeller over ulykkesfaktorer, foranstaltninger mv. En væsentlig forudsætning for at kunne udvikle disse værktøjer er, at man kender virkningen af de foranstaltninger, der er til rådighed. Derfor foreslås det, at de aktører, der har ansvar for ulykkesforebyggende indsatser, effektevaluerer de væsentlige og ressourcekrævende indsatser. På denne måde kan der skaffes øget viden om indsatsernes effekt. Og kun derved kan det sikres, at ressourcerne bruges mest hensigtsmæssigt.

For at sikre at evalueringer sker på et fagligt forsvarligt grundlag, anbefales det også, at der udarbejdes anvisninger på kvalificerede evalueringsmetoder inden for forskellige typer af forebyggende indsatser.

Det vil være en fordel, at evalueringer tænkes ind allerede, når en indsats sættes i gang, så der kan foretages eventuelle "før-målinger".

Det vil også være vigtigt både for trafiksikkerheden og for den bedste anvendelse af ressourcer, at resultater af evalueringer, som forskellige aktører har foretaget, indsamles et centralt sted. Så kan alle kan drage nytte af den opnåede viden.

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UDVIDET ULYKKESTATISTIK OM DØDS- ULYKKER

Statistikken udvides, så der kan ske en grundigere undersøgelse af alle dødsulykker. Der ønskes en hurtigere databehandling og sammenkobling af oplysninger især fra politi og bilinspektører samt en undersøgelse af ulykkesstedet.

- ANSVARLIGE: Transport- og Energiministeriet og Justitsministeriet
- BAGGRUND: Antallet af dræbte i trafikken bruges i høj grad som indikator for den samlede udvikling af trafiksikkerheden, bl.a. opdelt i kategorier af trafikanter. I de andre nordiske lande sker der en særlig behandling af viden om dødsulykker, der også omfatter en besigtigelse af ulykkesstedet. Da omfanget af dødsulykker er overskueligt, og da der i forvejen foretages grundigere undersøgelser med bl.a. bilinspektør af mange af disse ulykker, er det oplagt at indføre en udvidet sammenkobling af viden. Herunder kan også tilføjes viden om, hvad der har udløst ulykken. Samtidig med ændringerne af sagsgangene bør det undersøges, om der kan ske en hurtigere registrering, så de løbende vurderinger af udviklingen kan baseres på mere korrekte data.

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UDVIDET ULYKKESTATISTIK MED SKADE- STUEDATA

Statistikken, der i dag alene er baseret på indberetninger fra politiet, udvides med oplysninger om alle trafikskadede personer, som har været omkring en skadestue. Oplysningerne skal stedfæstes på skadestuen og kobles til den nuværende ulykkesstatistik via Sundhedsstyrelsens Landspatientregister. Så kan bl.a. sortpletarbejdet blive forbedret med oplysninger om især cyklister og fodgængere, der ikke registreres i den officielle statistik i dag.

- ANSVARLIG: Indenrigs- og Sundhedsministeriet
- BAGGRUND: Løsningen er at satse på en kobling af sygehusdata og politidata, der er baseret på CPR-numre i tilknytning til Landspatientregisteret, LPR. Det er i forvejen i dette register, sygehuse skal indberette oplysninger om trafikulykker, der er registreret på skadestuerne. Derefter skal der ske en overførsel til ulykkesstatistikken til Vejdirektoratet. For at få det fulde udbytte af de lokalt registrerede informationer, f.eks. koordinater og andre stedoplysninger, kræves en tilpasning af LPR, der er baseret på den opnåede enighed om et fælles datagrundlag samt udveksling og sammenkobling af data.

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ HYPPIGERE TEMAANALYSER I HAVARI- KOMMISSIONEN FOR VEJTRAFIKULYKKER (HVU)

Den nuværende frekvens med en temaanalyse hver 18. måned fordobles til en temaanalyse hver 9. måned.

- ANSVARLIG: Transport- og Energiministeriet
- BAGGRUND: Der er stort behov for grundlæggende viden om baggrunden for ulykkers opståen og alvorlighed. Denne viden kan i høj grad skaffes gennem dybdeanalyser af ulykker inden for afgrænsede temaer, som det gennemføres af HVU. På "ønskelisten" er temaer som ulykker med ældre, knallerter, motorcykler, unge i bytrafik, traktorer mv. Dybdeanalyser af 30– 40 ulykker inden

#85

Da omfanget af dødsulykker er overskueligt, og da der i forvejen foretages grundigere undersøgelser med bl.a. bilinspektør af mange af disse ulykker, er det oplagt at indføre en udvidet sammenkobling af viden.

#86

#87

for et tema tager imidlertid lang tid. Hvis der skal gennemføres flere undersøgelser, kræves flere undersøgelseshold og en omlægning af arbejdet i HVU.

## #88 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UNDERSØGELSE AF PSYKOLOGISK TESTNING AF HØJRISIKOBILISTER

Der iværksættes en undersøgelse af, hvilke erfaringer der er i andre lande med psykologisk testning af førere, som har begået færdselsforseelser, der medfører betinget eller ubetinget frakendelse af kørekortet. Det skal skabe grundlag for at vurdere, om det også vil være hensigtsmæssigt at indføre i Danmark.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- BAGGRUND: En gruppe bilister færdes i trafikken med høj risiko for både andre og sig selv. De er registreret for gentagne alvorlige forseelser og/eller færdselsulykker og er vanskelige at nå ved forebyggende indsatser. En psykologisk testning af dem vil kunne medvirke til en vurdering af, om det er forsvarligt, at de får deres kørekort tilbage.

## #89 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UNDERSØGELSE AF KARAKTERISTIK AF TRAFIKANTGRUPPER MED FORHØJET RISIKONIVEAU

Der iværksættes undersøgelser af trafikantgrupper med forhøjet risikoniveau for nærmere at identificere, hvilken adfærd og holdninger der karakteriserer de enkelte grupper. Det skal ske for at kunne skabe målrettede indsatser overfor dem. Det vil være hensigtsmæssigt også at inddrage viden fra socialpsykologi og kriminologi.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- BAGGRUND: Danmarks TransportForskning udfører i 2005-2007 en større statistisk undersøgelse af trafikanters sociale karakteristika og disses mulige sammenhæng med trafikulykker og lovovertrædelser. Det forventes, at denne undersøgelse vil kunne pege på forskellige grupperinger af trafikanter med forhøjet risiko for ulykker og/eller gentagne, alvorlige forseelser i trafikken som høj fart, spritkørsel, aggressiv kørsel o.l.

Det forventes, at denne undersøgelse vil kunne pege på forskellige grupperinger af trafikanter med forhøjet risiko for ulykker og/eller gentagne, alvorlige forseelser i trafikken som høj fart, spritkørsel, aggressiv kørsel o.l.

Når resultaterne foreligger, bør der – f.eks. gennem interviews eller spørgeskemaer – forskes mere kvalitativt i de forhold, der karakteriserer enkeltgrupper. Det vil give et materiale, der kan bruges til at vurdere forebyggende indsatser overfor dem.

## #90 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ FORSKNING I SAMMENHÆNGE MELLEM VIDEN, HOLDNING OG ADFÆRD

Der igangsættes forskning om sammenhængen mellem viden, holdning og adfærd, herunder hvilken form for viden, der har effekt på hvilke trafikanter. Dette skal tydeliggøres.

Undersøgelsen er ikke rettet mod et enkelt problem i trafikken, men er en udvikling af basisviden med nytte på lang sigt, f.eks. ved beslutninger om kampagner, lovgivning mv. Endvidere vil denne type viden kunne overføres til en lang række specifikke problemer og dermed kunne omsættes i praksis.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- BAGGRUND: Mange kampagner er baseret på information, fordi det antages, at øget viden om risiko og konsekvenser påvirker trafikanternes holdning til en bestemt adfærd – og får dem til at ændre den. Men der mangler undersøgelser af sammenhænge mellem viden, holdning og adfærd og om hvilken viden, der virker på hvem. Dette ville tydeliggøre, hvem der ikke er modtagelig for informationskampagner og derfor skal nås gennem andre indsatser. Det vil også tydeliggøre, om eller hvornår det ville være mere relevant at begynde med at ændre adfærden og derigennem påvirke holdningen – som det f.eks. skete, da selebrug blev indført ved lov.

## ULYKKER MED FOR HØJ FART

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ **UNDERSØGELSE AF VIRKNING AF FART-GRÆNSE PÅ 30 KM/T I BYKERNER**

Der iværksættes en undersøgelse af, hvilken trafiksikkerhedsmæssig indvirkning, der kan opnås ved en fartgrænse på 30 km/t i bykerner.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- BAGGRUND: Der er grund til at tro, at den lavere fart vil have betydning for trafiksikkerheden. Fodgængere, der bliver ramt af en bil med 30 km/t har en risiko på 5 ud af 100 for at blive dræbt. Er farten 50 km/t, er risikoen 40 ud af 100, dvs. otte gange så stor.

Undersøgelse bør omfatte, hvorvidt der er en målbar trafiksikkerhedsmæssig effekt, hvor der er lavere fartgrænser i byområder, herunder Holland, hvor man har haft forsøg med 30 km/t zoner.

#91

## ULYKKER MED SPRITPÅVIRKEDE FØRERE

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ **EVALUERING AF KURSUS I ALKOHOL OG TRAFIK (A/T-KURSER)**

Der igangsættes en videnskabelig evaluering af A/T-kursernes effekt på forebyggelse af spritkørsel. Indholdet af kurserne skal evalueres, og eventuelle tilbagefald hos forskellige grupper af lovovertrædere skal undersøges, så mulige forskelle kan vurderes. Undersøgelsen skal også afdække, om det er hensigtsmæssigt, at kurset er ens for alle, eller om tunge gengangere og misbrugere skal behandles anderledes end førstegangsovertræderne. Det vil samtidig belyse, om kurserne har den præventive effekt, som var hensigten, og samtidig om ressourcerne anvendes bedst muligt.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- BAGGRUND: Siden 1. marts 2002 skal alle, der får fradømt kørekortet på grund af spritkørsel, gennemgå et kursus på fire lektioner på hver 2 1/2 time, det såkaldte A/T-kursus. Fra 1. september 2005 er reglerne ændret, så kravet nu også omfatter personer, der har fået betinget frakendelse efter spritkørsel.

Den præventive effekt på kort eller længere sigt kendes ikke. Det er også uvist, om bestemte grupper påvirkes efter hensigten, mens andre ikke gør det og skal mødes med andre indsatser. Der kan gennemføres en spørgeskema- eller interviewundersøgelse blandt nogle af de personer, der har gennemgået kurset. Det vil give information om målgruppernes holdninger til kurset og dets relevans og betydning for den enkelte, og det vil give viden om andre, måske mere målrettede indsatser.

Den præventive effekt på kort eller længere sigt kendes ikke.

#92

### → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ **EFFEKTUNDERSØGELSE AF ALKOLÅS OG BEHANDLINGSDOMME**

Erfaringerne fra andre landes undersøgelser af brugen af alkohol som sanktionsmiddel ved domme for spritkørsel samles som videngrundlag for en eventuel indførelse af alkohol i Danmark. Samtidig anbefales det, at der igangsættes en evaluering af behandlingsdommes effekt på efterfølgende adfærd i trafikken.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- BAGGRUND: En del af de spritpåvirkede bilister på vejene er gengangere og/eller alkoholmisbrugere. For gruppen af gengangere, der ikke har et direkte misbrug, kan tvungen brug af alkohol i sanktionsperioden muligvis være en løsning. Her kan den enkelte beholde sit kørekort, men forhindres i at køre spritpåvirket.

For gengangere med et misbrug vil en behandlingsdom være mere relevant. Med stramningerne i 2005 bortfaldt muligheden for hurtigere at få kørekortet igen – på betingelse af at gå i behandling

#93

for sit alkoholmisbrug. Der er også behov for at få vurderet, hvilken effekt de tidligere behandlingsdomme havde samt effekten af eventuelle andre former for behandlingsdomme med henblik på eventuel indførelse i Danmark.

## ULYKKER MED UNGE TRAFIKANTER

### #94 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ **UNDERSØGELSE AF HOLDNINGER OG AD-FÆRD I TRAFIKKEN HOS SÆRLIGE GRUPPER AF UNGE**

Der iværksættes en undersøgelse, som kan give kvalitativ viden om særlige grupper af unges adfærd og holdning til trafiksikkerhed.

Der mangler imidlertid stadig mere kvalitativ viden om de forskellige grupper af unge, så indsatserne kan målrettes mere præcist.

- **ANSVARLIG:** Justitsministeriet
- **BAGGRUND:** Unge trafikanter har stadig forhøjet ulykkesrisiko i forhold til andre aldersgrupper. Der er i de senere år forsket en del i de unges livsstil, holdninger og adfærd i trafikken. Der har længe tegnet sig et billede af, at de unge kan inddeles i grupper, hvoraf nogle har et højere risikoniveau end andre. Der mangler imidlertid stadig mere kvalitativ viden om de forskellige grupper af unge, så indsatserne kan målrettes mere præcist.

### #95 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ **UNDERSØGELSE AF BANEKØRSEL I SAMMENHÆNG MED RISIKOLÆRE MV.**

Der igangsættes et litteraturstudie og en sammenlignende undersøgelse af danske og udenlandske erfaringer med banekørsel i sammenhæng med risikolære og køreuddannelse. Studiet skal bl.a. afdække, om der er dokumentation af effekten på længere sigt.

På denne baggrund skal der tages stilling til, om banekørsel skal indgå som et obligatorisk element eller et generelt tilgængeligt tilbud til unge trafikanter.

- **ANSVARLIG:** Justitsministeriet
- **BAGGRUND:** På sådanne kurser kan de unge afprøve deres evner og begrænsninger og få større respekt og forståelse for risikofaktorerne: fart, spritkørsel og manglende selebrug.

Flere amter har positive erfaringer med banekørsel i forbindelse med risikolære. Det gælder f.eks. Respekt for Fart i Vejle Amt og Speed Busters i Fyns Amt. Her har primært unge mænd haft muligheden for at prøve kræfter med sig selv og deres egne begrænsninger i forhold til høj fart mv.

Prisen for banekørsel er imidlertid meget høj. Derfor anbefales det, at virkningen undersøges og eventuelt beregnes.

### #96 → KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ **EVALUERING AF KØREKORT PÅ PRØVE**

Der iværksættes en evaluering af kørekort på prøve. Det bør undersøges, om ordningen har haft en sikkerhedsmæssig virkning på antallet og/eller typen af ulykker med nye bilister. Det bør også undersøges, om der er sket ændringer i perioderne mellem de enkelte forseelser, hvilken effekt ordningen har haft på antallet af lovovertrædelser hos de nye kørekortindehavere og ændringer i sammensætningen af lovovertræderne, f.eks. i forhold til sociale karakteristika

- **ANSVARLIG:** Justitsministeriet
- **BAGGRUND:** I 2002 blev der indført kørekort på prøve for nye indehavere af kørekort. Det indebar, at man i de første to år som ny bilist kunne få kørselsforbud, hvis man blev frakendt førerretten betinget. I 2003 blev denne prøvetid forlænget til tre år. I 2005 blev ordningen udvidet med klippekortmodellen, så der skulle to klip til en betinget frakendelse af kørekortet.

Det bør i forbindelse med evalueringen vurderes, om ordningen virker efter hensigten, samt om den i givet fald skal inkludere flere forseelser.

## ULYKKER MED CYKLISTER

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UNDERSØGELSE AF CYKLISTERNES FÆRDIGHEDER

Der iværksættes en systematisk undersøgelse af færdighederne som cyklist dels hos de nye, små skoleelever, dels hos den mellemste elevgruppe. Det vil give en viden om, hvordan der bedst muligt kan sættes ind, så børnene kan færdes mere sikkert i trafikken.

- ANSVARLIG: Undervisningsministeriet
- BAGGRUND: Både skolelærere og politi oplever, at flere og flere børn har svært ved motorisk at gennemføre cyklistprøven i 6. klasse. En væsentlig årsag er formentlig, at mange mindre børn køres til og fra skole og fritidsinstitution af forældrene, så de hverken får den nødvendige rutine eller en voksende trafikforståelse.

#97

Både skolelærere og politi oplever, at flere og flere børn har svært ved motorisk at gennemføre cyklistprøven i 6. klasse.

## INDSATSER I ØVRIGT

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ UNDERSØGELSE AF TRÆTHED I TRAFIKKEN

Der iværksættes en undersøgelse, som afdækker, om træthed i trafikken spiller en rolle i forbindelse med trafikulykker. Undersøgelsen skal bl.a. omfatte trafikanternes holdning til og opfattelse af træthed som risikofaktor, og hvad bilister gør for at undgå at falde i søvn bag rattet. Denne viden kan danne baggrund for eventuelle nødvendige, forebyggende indsatser.

- ANSVARLIG: Indenrigs- og Sundhedsministeriet
- BAGGRUND: Der har i de senere år været stigende internationalt fokus på ulykker som følge af træthed. Undersøgelser tyder på, at træthed er et større problem end hidtil antaget, og at trafikanter ikke anser det for at være en risikofaktor på samme måde som f.eks. alkohol. Mange mener, at de kan mærke, hvornår de er ved at falde i søvn, og at de kan holde sig vågne, hvis de bliver søvnige.

#98

Undersøgelser tyder på, at træthed er et større problem end hidtil antaget, og at trafikanter ikke anser det for at være en risikofaktor på samme måde som f.eks. alkohol.

Problemets omfang i Danmark er ikke dokumenteret. Træthed som ulykkesfaktor er imidlertid dukket op i forbindelse med HVU's undersøgelser og i udenlandske undersøgelser. Der er brug for at afdække problemets omfang i Danmark for at vide, om det er relevant at sætte ind med forebyggelse.

### ➔ KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ ALDRING OG ULYKKESRISIKO: EN LÆNGDESNI TSUNDERSØGELSE

Udviklingen går i retning af et større antal bilister over 70 år. Der forventes også mere aktive og forskelligartede bevægelsesmønstre i de kommende generationer af ældre. Derfor skal der sættes en undersøgelse i gang af effekten af denne udvikling. Herunder undersøges også, hvordan ulykkesmønstret ændrer sig.

- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- BAGGRUND: Antallet af ældre bilister er i stigning. Samtidig forventes de kommende generationer af ældre at være mere aktive og have mere forskelligartede bevægelsesmønstre. Der er derfor behov for at forudsige, hvilken effekt denne udvikling får, og undersøge, hvordan ulykkesmønstret ændrer sig, efterhånden som nye generationer bliver ældre.

#99

Undersøgelsen vil give en bedre forståelse af de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, som aldringen af de nuværende bilister får. Og den vil også give en bedre forståelse af, hvem der er i risiko for at blive skadet eller dræbt i ulykker med ældre førere, herunder om det er andre trafikanter eller mest de ældre selv.

Der anvendes som oftest tværsnitsundersøgelser fra forskellige generationer, når man vil forsøge at belyse, hvad der sker med ulykkesrisikoen for ældre. Det giver unøjagtige vurderinger, fordi tallene

ikke tager højde for forskelle mellem generationerne. F.eks. har en stor del af den nuværende gruppe af ældre bilister langt mindre erfaring i at færdes i trafikken som bilister, end fremtidens ældre har. Der er derfor brug for data fra længdesnitsundersøgelser for reelt at se udviklingen i ulykkesrisiko for dem, der bliver ældre indenfor en generation. Det kan også undersøges, hvem der kommer til skade eller bliver dræbt i ulykker med ældre førere. De nødvendige oplysninger til en længdesnitsundersøgelse findes allerede i eksisterende databaser.

## #100 → KOMMISSIONEN ANBEFALER #100 ○ UNDERSØGELSE AF BRUGEN AF KOMMUNIKATIONSUDSTYR I TRAFIKKEN

Der igangsættes en undersøgelse af udbredelsen, brugsmønstret og den trafiksikkerhedsmæssige påvirkning af forskellige typer kommunikationsudstyr blandt privatbilister og professionelle chauffører. Der fokuseres på demografiske forskelle i anvendelsen af udstyret og på, hvor meget det bruges til at få oplysninger, der er relevante eller irrelevante for kørslen. Her kan man også se på, hvor meget f.eks. SMS eller interaktive mobiltjenester bruges under kørslen og er medvirkende faktor i trafikulykker.

- Efterhånden er meget kommunikationsudstyr trådløst og kan anvendes i trafikken. Men det er uklart, hvem der bruger det og hvor ofte.**
- ANSVARLIG: Justitsministeriet
- BAGGRUND: Efterhånden er meget kommunikationsudstyr trådløst og kan anvendes i trafikken. Men det er uklart, hvem der bruger det og hvor ofte. Det drejer sig i dag primært om mobiltelefon, men også om anvendelse af f.eks. fax og computer. Udenlandske undersøgelser viser, at udbredelsen og anvendelsen varierer meget blandt forskellige trafikantgrupper, f.eks. i forhold til alder, køn og hvor meget man kører.



# KILDER TIL FINANSIERING AF TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDET

Der er drøftet forskellige modeller, som kan sikre økonomiske midler til fremme af trafikikkerheden. Det er afgørende, at man ved førstkommande finanslovsforhandlinger sikrer, at de konkrete forslag i denne nationale handlingsplan finansieres.

Det følgende afsnit indeholder Kommissionens forslag til alternative måder at skaffe midler til trafikikkerhedsarbejdet.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ AUTOMATISK TRAFIKKONTROL (ATK)

Finansministeriet sikrer, at en del af overskuddet ved ATK øremærkes til finansiering af lokale trafikikkerhedsindsatser. Det vil ikke alene tilføre vitale midler til det lokale trafikikkerhedsarbejde; det vil samtidig øge forståelsen for ATK blandt trafikanterne.

○ **BAGGRUND:** I de senere år har myndighederne i flere lande øremærket overskuddet ved ATK helt eller delvist til trafikikkerhedsarbejde. Det sker f.eks. i flere tyske delstater og i den australske delstat Victoria, hvor provenuet siden 1. juli 2005 er gået ubeskåret til at fremme trafikikkerheden.

I Danmark blev den landsdækkende brug af ATK besluttet i forbindelse med finansloven for 2001. ATK kritiseres ofte for at være en pengemaskine, som udelukkende tjener det formål at få penge i statskassen. Dette synspunkt optræder ikke kun i medierne og befolkningen, men er også ofte gentaget ved forhandlinger i Folketinget. Det skete f.eks. både i forbindelse med finanslovsforhandlingerne i 2000 og ved debatten om brug af ATK på motorveje i 2002. ATK har en veldokumenteret effekt på ulykkesstatistikken. Ved at øremærke en del af overskuddet til fremme af trafikikkerheden vil forståelsen og opbakningen til ATK kunne øges samtidig med, at der skaffes vigtige midler til at øge trafikikkerheden.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ VALGFRI NUMMERPLADE

Skatteministeriet sikrer, at overskuddet af afgifterne i forbindelse med valgfri nummerplader øremærkes til trafikikkerhedsarbejde.

○ **BAGGRUND:** Loven om "ønskenummerplader" kom i 1991. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at overskuddet i forbindelse med salget skulle gå til trafikikkerhedsfremmende formål. Behandlingerne af lovforslaget i Folketinget viste bred politisk opbakning til denne tanke, og netop dette formål blev gang på gang gentaget af partiernes ordførere og den daværende justitsminister. Det fremgår dog ikke af den endelige lovtekst. Men da det var baggrund for vedtagelsen af loven, anbefaler Kommissionen, at man nu omsider begynder at sætte pengene af til det formål, der hele tiden har været meningen.

## → KOMMISSIONEN ANBEFALER ○ FORMIDLING AF NYE LOVE

Folketinget sikrer, at tidligere praksis ved gennemførelsen af nye love genindføres, så der automatisk sættes midler af til formidling af lovens indhold og til en efterfølgende evaluering af effekten.

ATK kritiseres ofte for at være en pengemaskine, som udelukkende tjener det formål at få penge i statskassen.



- **BAGGRUND:** Udgifterne til formidlingen og evalueringen af nye love bør indgå som et naturligt element i de økonomiske vurderinger, før en lov vedtages. Det har tidligere været praksis.

Den ændrede praksis har dermed reelt medført et fald i ressourcerne til bl.a. kampagner og forskning til fremme af trafikikkerheden.

Regeringsskiftet i 2001 medførte ændringer i den administrative praksis. Det indebar bl.a., at der ikke længere automatisk sættes midler af til formidling af nye love og evaluering af effekten. Men der er fortsat krav om både formidling og evaluering. Derfor er finansieringen af dette blevet taget ud af de eksisterende midler til trafikikkerhedsarbejdet.

Den ændrede praksis har dermed reelt medført et fald i ressourcerne til bl.a. kampagner og forskning til fremme af trafikikkerheden.

➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ GENINDFØRELSE AF 50/50-PRINCIPPET**  
Der gennemføres en effektanalyse af den tidligere trafikpulje for at overveje en genindførelse af krone-til-krone-princippet (50/50) eller andre elementer, der kan stimulere forsøg med trafikikkerhedsfremmende indsatser.

- **BAGGRUND:** Fra 1995 og frem til regeringsskiftet i 2001 havde alle landets kommuner mulighed for at søge støtte til lokale trafikikkerhedsprojekter i den såkaldte "trafikpulje". Den gav bl.a. støtte til projekter, som anviste nye metoder og løsninger på trafikikkerhedsmæssige problemer til fremme af de nationale målsætninger. Projekterne var med til at forankre ny viden om trafikikkerhed lokalt og sikre lokalt engagement og borgerinddragelse. En lang række kommuner fik formuleret en lokal handlingsplan for trafikikkerhed som et resultat af støtteordningen.

Afskaffelsen af trafikpuljen medførte, at en lang række lokale trafikikkerhedsprojekter blev opgivet, og at udviklingen af selvforklarende og tilgivende veje blev bremset væsentligt.

Afskaffelsen af trafikpuljen medførte, at en lang række lokale trafikikkerhedsprojekter blev opgivet, og at udviklingen af selvforklarende og tilgivende veje blev bremset væsentligt. Hvis nye, ambitiøse mål skal nås, kræver det i høj grad, at trafikikkerhedsarbejdet forankres og udbygges lokalt.

➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ LOKALPULJE**  
Transport- og Energiministeriet sætter midler af til etablering af en pulje til lokalt arbejde. Puljen skal sikre det systematiske ulykkesbekæmpende arbejde, som vil være nyt i mange kommuner. Den bør derfor omfatte midler til både udarbejdelse af handlingsplaner, hjælp til oprettelse af færdselssikkerhedsudvalg og informationsindsatser.

- **BAGGRUND:** Det er stærkt motiverende for kommunerne, hvis der er en pulje, hvor de kan søge midler til trafikikkerhedsfremmende indsatser.

➔ **KOMMISSIONEN ANBEFALER ◦ KOMMUNAL ABONNEMENTSORDNING PÅ KURSER, KONSULENTBISTAND OG MATERIALER**  
Kommunernes Landsforening indgår en abonnementsaftale med en leverandør af undervisningsmaterialer for at sikre, at alle elever i Folkeskolen får adgang til inspiration og tidssvarende undervisningsmaterialer til den obligatoriske færdselsundervisning.

- **BAGGRUND:** I dag varetager Rådet for Større Færdselssikkerhed udviklingen af undervisningsmaterialer til færdselsundervisningen. Rådet sælger disse materialer til skolerne rundt omkring i landet, hvor lærerne på skolerne bruger tid på bestilling af materialer.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår i stedet, at Kommunernes Landsforening indleder et struktureret samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed om udvikling og distribution af undervisningsmaterialerne. Kommunerne betaler 5 kr. pr. elev i deres skoler pr. år, og til gengæld leverer Rådet undervisningsmaterialer til alle skoler. Der er med andre ord tale om et egentligt abonnement på undervisningsmaterialer.

En sådan ordning har flere fordele. Den vil sikre, at alle elever får adgang til tidssvarende materialer, som kan lære dem at færdes sikkert i trafikken. Den vil støtte arbejdet med at sikre alle elever en

ensartet viden og træning, men frem for alt vil den for kommunerne og Rådet for Større Færdsels-sikkerhed give en langt mere ensartet og effektiv udnyttelse af ressourcerne.

Kommunerne vil langt bedre kunne indpasse undervisningen i arbejdet med en sikker skolevej, og de færdselskontaktlærerne vil få mere tid til at motivere, inspirere og sikre, at færdselslæren forankres i skolerne.

5 kr. pr. elev svarer til ca. 3 mio. kr. årligt. For det vil kommunerne få kurser, konsulenttydelser, support og undervisningsmaterialer.



**BILAG 1 – KOMMISSIONENS ANBEFALINGER SORTERET EFTER ANSVARLIG**

ANSVAR	NR	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
Justitsministeriet	1	Klip ved 20 pct. fartoverskridelse	★ ★ ved gennemførelse	Side 35
	2	Anvendelse af evidensalkometre	★ ★	Side 35
	3	Manglende sele- og hjelmbrug i klippekortsystemet	★ ★ ★ ved gennemførelse	Side 36
	4	Revision af kørelæreruddannelsen	★ ★	Side 36
	5	Revision af køreuddannelsen	★ ★	Side 37
	6	Ændring af knallertundervisningen	★ ved gennemførelse	Side 37
	7	Nummerplader på alle knallerter	★ ★ ved gennemførelse	Side 38
	8	Fratagelse af knallertbevis	★ ved gennemførelse	Side 38
	9	Knallertforseelser og udskydelse af erhvervs mulighed af kørekort	★ ★ ved gennemførelse	Side 38
	10	0,2-promillegrænse mens man har kørekort på prøve	★ ★ ved gennemførelse	Side 39
	11	Højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister	★ ★	Side 39
	12	0-grænse for ulovlige stoffer og ikke-lægeordineret medicin	★ ★	Side 40
	13	Uforsvarlig uopmærksomhed med i klippekortsystemet	★ ★ ved gennemførelse	Side 40
	18	Ubemandet og fastmonteret automatisk trafikkontrol (ATK) samt digital teknik til fotos	★ ★ ★ ved gennemførelse	Side 42
	20	Selekontrol via automatisk trafikkontrol (ATK)	★ ★ ved gennemførelse	Side 43
	21	Lettere kontrolmuligheder af knallerter	★ ★ ved gennemførelse	Side 44
	22	Konfiskation af ulovlig knallert	★ ★ ved gennemførelse	Side 44
	24	Differentierede fartgrænser i åbent land	★ ★	Side 46
	50	Fartkampagner	★ ★ ★	Side 54
	51	Kampagner mod spritkørsel	★ ★ ★	Side 55
	52	Selekampagner	★ ★ ★	Side 55
	54	Kampagnekommunikation til unge med lav risiko	★	Side 56
	55	Kampagner rettet mod forhandlere af knallerter	★	Side 57
	56	Kampagner rettet mod forældre til børn på knallert	★	Side 57
	57	Forældreindsats over for unge	★ ★	Side 57
	58	Kampagner mod ulykker i kryds	★ ★	Side 58
	59	Kurser til 5. eller 6. klasser om højresvingende lastbiler	★	Side 58
	60	Kampagne om højresvingende lastbiler	★ ★	Side 58
	61	Kampagner for udbredelse af cykelhjelmbrug	★ ★	Side 59
	62	Kampagner rettet mod cyklister over 70 år	★ ★	Side 59
	63	Information, kampagner, kurser for bilister over 70 år	★	Side 59
	64	Kampagner for god trafikultur	★	Side 60
	65	Informationskampagner om tabt gods	★	Side 60
	84	Udvikling af trafikikkerhedsmodeller, prioriterings- og evalueringsværktøjer		Side 72
	85	Udvidet ulykkesstatistik om dødsulykker		Side 73
	88	Undersøgelse af psykologisk testning af højrisikobilister		Side 74
	89	Undersøgelse af karakteristik af trafikantgrupper med forhøjet risikoniveau		Side 74
	90	Forskning i sammenhænge mellem viden, holdning og adfærd		Side 74
	91	Undersøgelse af virkning af fartgrænse på 30 km/t i bykerner		Side 75
	92	Evalueringskursus i alkohol og trafik (A/T-kurser)		Side 75
	93	Effektundersøgelse af alkohol og behandlingsdomme		Side 75
	94	Undersøgelse af holdninger og adfærd i trafikken hos særlige grupper af unge		Side 76
	95	Undersøgelse af banekørsel i sammenhæng med risikolære mv.		Side 76
	96	Evalueringskursus i kørekort på prøve		Side 76
	99	Aldring og uheldsrisiko: En længdesnitsundersøgelse		Side 77
	100	Undersøgelse af brugen af kommunikationsudstyr i trafikken		Side 78

## BILAG 1 – KOMMISSIONENS ANBEFALINGER SORTERET EFTER ANSVARLIG

ANSVAR	NR	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
<b>Rigspolitiet</b>	16	Formulerede krav til politikontrol	★ ★ ★	Side 42
	17	Intensiv kontrol af farten på veje uden for byzone	★ ★ ★	Side 42
	19	Ved politikontrol skal alle førere alkotestes	★ ★ ★	Side 43
<b>Politikredse</b>	49	Skolepatruljer på alle skoler	★	Side 54
<b>Transport- og Energiministeriet</b>				
<b>Energiministeriet</b>	25	Udvidet brug af dynamiske fartvisere (Din Fart)	★ ★	Side 47
	58	Kampagner mod ulykker i kryds	★ ★	Side 58
	65	Informationskampagner om tabt gods	★	Side 60
	66	National IT-trafikikkerhedsplan	★	Side 61
	76	Syn af to-hjulede køretøjer	★ ★ ved gennemførelse	Side 65
	85	Udvidet ulykkesstatistik om dødsulykker		Side 73
	87	Hyppigere temaanalyser i Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU)		Side 73
<b>Færdselsstyrelsen</b>				
<b>Færdselsstyrelsen</b>	14	Afgiftslettelse på sikre biler	★ ★	Side 40
	68	Intelligent hastighedstilpasning (ISA – Intelligent Speed Adaption)	★ ★ ★	Side 62
	69	Selehusker	★ ★ ★	Side 62
	70	Indretning af lastbiler til forebyggelse af højresvingsulykker	★ ★	Side 63
	71	Sorte bokse	★ ★	Side 63
	72	ESP (Electronic Stability Programme) for alle køretøjer	★ ★ ★	Side 64
	73	Afgiftslempelser for biler med vognbaneskiftalarmer	★	Side 64
	74	Intelligent fartpilot/afstandsradar	★ ★	Side 64
	75	Afgifter efter Euro NCAP	★	Side 65
	78	Automatisk alarmopkald ved alvorlige trafikulykker (eCall)	★ ★ ved gennemførelse	Side 66
	<b>Vejdirektoratet</b>			
<b>Vejdirektoratet</b>	23	Trafikikkerhedsrevision	★ ★ ★	Side 46
	24	Differentierede fartgrænser i åbent land	★ ★	Side 46
	26	Etablering af tilbagetrukket stopstreg i signalregulerede kryds	★ ★	Side 47
	27	Etablering af overkørsler i vigepligtsregulerede kryds	★	Side 47
	28	Etablering af separate "før-grønt" signaler i regulerede kryds	★ ★	Side 47
	29	Etablering af cykelstier langs veje i åbent land	★	Side 48
	30	Ombygning af vejkryds og etablering af rundkørsler	★ ★ ★	Side 48
	31	Modernisering af signalregulerede kryds	★ ★	Side 48
	32	Angivelser af vigepligt	★ ★	Side 48
	34	Anlæg af midterrabat i bygader	★	Side 49
	36	Rumleriller i vejmidten af tosporede veje og rumlestribes/riller i vejsiden af mindre veje	★ ★ ★ rumleriller i vejmidten ★ ★ rumlestribes/riller i vejsiden	Side 50
	37	Z+1 veje med autoværn	★ ★ ★	Side 50
	38	Grå strækninger og forbedringer af eksisterende veje	★ ★	Side 50
	39	Sanering af bygennemfarter	★ ★	Side 51
	40	Forbedret vejbelysning	★	Side 51
	41	Afstandsafmærkning på motorveje	★	Side 51
	42	Rabatsanering	★ ★	Side 51
	43	Faste genstande i vejsiden	★ ★ ved gennemførelse	Side 51
	50	Fartkampagner	★ ★ ★	Side 54
	51	Kampagner mod spritkørsel	★ ★ ★	Side 55
	52	Selekampagner	★ ★ ★	Side 55
58	Kampagner mod ulykker i kryds	★ ★	Side 58	
59	Kurser til 5. eller 6. klasser om højresvingende lastbiler	★	Side 58	

## BILAG 1 – KOMMISSIONENS ANBEFALINGER SORTERET EFTER ANSVARLIG

ANSVAR	NR	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
<b>Vejdirektoratet</b>	67	Det digitale hastighedskort	★ ★ ★	Side 61
<b>Finansministeriet</b>	77	Trafikpolitikker i offentlige og private virksomheder	★ ★	Side 66
<b>Indenrigs- og Sundhedsministeriet</b>	79	Præhospitals indsats og beredskab på traumecentre	★ ★	Side 66
	86	Udvidet ulykkesstatistik med skadestuedata		Side 73
	98	Undersøgelse af træthed i trafikken		Side 77
<b>Skatteministeriet</b>	7	Nummerplader på alle knallerter	★ ★ ved gennemførelse	Side 38
	14	Afgiftslettelse på sikre biler	★ ★	Side 40
	15	Afgifter på store varebiler	★ ★	Side 41
	69	Selehusker	★ ★ ★	Side 62
	72	ESP (Electronic Stability Programme) for alle køretøjer	★ ★ ★	Side 64
	73	Afgiftslempelser for biler med vognbaneskiftalarmer	★	Side 64
	75	Afgifter efter Euro NCAP	★	Side 65
<b>Undervisningsministeriet</b>	44	Obligatorisk færdselsundervisning i folkeskolerne	★ ★	Side 52
	45	Obligatorisk trafikundervisning på lærerseminarier	★ ★	Side 53
	46	Udvikling og revision af undervisningsmaterialer	★	Side 53
	47	Test af viden og færdigheder	★	Side 53
	53	Obligatorisk undervisning i færdsel og risikoforståelse på ungdomsuddannelser	★ ★	Side 56
	97	Undersøgelse af cyklisternes færdigheder		Side 77
<b>Kommuner</b>	23	Trafiksikkerhedsrevision	★ ★ ★	Side 46
	26	Etablering af tilbagetrukket stopstreg i signalregulerede kryds	★ ★	Side 47
	27	Etablering af overkørsler i vigepligtsregulerede kryds	★	Side 47
	28	Etablering af separate "før-grønt" signaler i regulerede kryds	★ ★	Side 47
	29	Etablering af cykelstier langs veje i åbent land	★	Side 48
	30	Ombygning af vejkryds og etablering af rundkørsler	★ ★ ★	Side 48
	31	Modernisering af signalregulerede kryds	★ ★	Side 48
	32	Angivelser af vigepligt	★ ★	Side 48
	33	Forbedrede krydsningsmuligheder for fodgængere	★ ★	Side 49
	34	Anlæg af midterrabat i bygader	★	Side 49
	35	Systematisk udpegning og udbedring af sorte pletter	★ ★ ★	Side 49
	36	Rumleriller i vejmidten af tosporede veje og rumlestribes/riller i vejsiden af mindre veje	★ ★ ★	Side 50
	37	2+1 veje med autoværn	★ ★ ★	Side 50
	38	Grå strækninger og forbedringer af eksisterende veje	★ ★	Side 50
	39	Sanering af byggenemfarter	★ ★	Side 51
	40	Forbedret vejbelysning	★	Side 51
	42	Rabatsanering	★ ★	Side 51
	43	Faste genstande i vejsiden	★ ★ ved gennemførelse	Side 51
	48	Kampagne om forældres ansvar til og fra skole	★	Side 54
	49	Skolepatruljer på alle skoler	★	Side 54
	50	Fartkampagner	★ ★ ★	Side 54
	51	Kampagner mod spritkørsel	★ ★ ★	Side 55
	52	Selekampagner	★ ★ ★	Side 55

**BILAG 1 – KOMMISSIONENS ANBEFALINGER SORTERET EFTER ANSVARLIG**

ANSVAR	NR	BESKRIVELSE	EFFEKT	LÆS MERE
<b>Kommuner</b>	58	Kampagner mod ulykker i kryds	★ ★	Side 58
	59	Kurser til 5. eller 6. klasser om højresvingende lastbiler	★	Side 58
	80	Lokal trafikikkerhedsindsats	★ ★ ★	Side 68
	81	Kommunale trafikpolitikker	★	Side 69
	82	Trafikkerhedskonsulenter på kommunalt niveau	★	Side 69
	83	Trafikkerhedspolitik på alle skoler	★ ★	Side 70
<b>Skoler</b>	83	Trafikkerhedspolitik på alle skoler	★ ★	Side 70

## BILAG 2 – KOMMISSIONENS ANBEFALINGER SORTERET EFTER EFFEKT

EFFEKT	NR	BESKRIVELSE	ANSVAR	LÆS MERE
★★★	16	Formulerede krav til politikontrol	Rigspolitiet	Side 42
★★★	17	Intensiv kontrol af farten på veje uden for byzone	Rigspolitiet	Side 42
★★★	19	Ved politikontrol skal alle førere alkotestes	Rigspolitiet	Side 43
★★★	23	Trafiksikkerhedsrevision	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 46
★★★	30	Ombygning af vejkryds og etablering af rundkørsler	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 48
★★★	35	Systematisk udpegning og udbedring af sorte pletter	Kommuner	Side 49
★★★	37	2+1 veje med autoværn	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 50
★★★	50	Fartkampagner	Justitsministeriet / Vejdirektoratet / Kommuner	Side 54
★★★	51	Kampagner mod spritkørsel	Justitsministeriet / Vejdirektoratet / Kommuner	Side 55
★★★	52	Selekampagner	Justitsministeriet / Vejdirektoratet / Kommuner	Side 55
★★★	67	Det digitale hastighedskort	Vejdirektoratet	Side 61
★★★	68	Intelligent hastighedstilpasning (ISA – Intelligent Speed Adaption)	Færdselsstyrelsen	Side 62
★★★	69	Selehusker	Skatteministeriet / Færdselsstyrelsen	Side 62
★★★	72	ESP (Electronic Stability Programme) for alle køretøjer	Skatteministeriet / Færdselsstyrelsen	Side 64
★★★	80	Lokal trafiksikkerhedsindsats	Kommuner	Side 68
★★★ ved gennemførelse	3	Manglende sele- og hjelmbrug i klippekortsystemet	Justitsministeriet	Side 36
★★★ ved gennemførelse	18	Ubemandet og fastmonteret automatisk trafikkontrol (ATK) samt digital teknik til fotos	Justitsministeriet	Side 42
★★★	36	Rumleriller i vejmidten af tosporede veje	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 50
★★		og rumlestriber/riller i vejsiden af mindre veje		
★★	2	Anvendelse af evidensalkometre	Justitsministeriet	Side 35
★★	4	Revision af kørelærerruddannelsen	Justitsministeriet	Side 36
★★	5	Revision af køreuddannelsen	Justitsministeriet	Side 37
★★	11	Højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklist	Justitsministeriet	Side 39
★★	12	0-grænse for ulovlige stoffer og ikke-lægeordineret medicin	Justitsministeriet	Side 40
★★	14	Afgiftslettelse på sikre biler	Skatteministeriet / Færdselsstyrelsen	Side 40
★★	15	Afgifter på store varebiler	Skatteministeriet	Side 41
★★	24	Differentierede fartgrænser i åbent land	Justitsministeriet / Vejdirektoratet	Side 46
★★	25	Udvidet brug af dynamiske fartvisere (Din Fart)	Transport- og Energiministeriet	Side 47
★★	26	Etablering af tilbagetrukket stopstreg i signalregulerede kryds	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 47
★★	28	Etablering af separate "før-grønt" signaler i regulerede kryds	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 47
★★	31	Modernisering af signalregulerede kryds	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 48
★★	32	Angivelser af vigepligt	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 48
★★	33	Forbedrede krydsningsmuligheder for fodgængere	Kommuner	Side 49
★★	38	Grå strækninger og forbedringer af eksisterende veje	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 50
★★	39	Sanering af byggenemfarter	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 51
★★	42	Rabatsanering	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 51
★★	44	Obligatorisk færdselsundervisning i folkeskolerne	Undervisningsministeriet	Side 52
★★	45	Obligatorisk trafikundervisning på lærerseminarier	Undervisningsministeriet	Side 53
★★	53	Obligatorisk undervisning i færdsel og risikoforståelse på ungdomsuddannelser	Undervisningsministeriet	Side 56
★★	57	Forældreindsats over for unge	Justitsministeriet	Side 57
★★	58	Kampagner mod ulykker i kryds	Justitsministeriet / Transport- og Energiministeriet / Vejdirektoratet / Kommuner	Side 58
★★	60	Kampagne om højresvingende lastbiler	Justitsministeriet	Side 58



**BILAG 2 – KOMMISSIONENS ANBEFALINGER SORTERET EFTER EFFEKT**

EFFEKT	NR	BESKRIVELSE	ANSVAR	LÆS MERE
★★	61	Kampagner for udbredelse af cykelhjelmbrug	Justitsministeriet	Side 59
★★	62	Kampagner rettet mod cyklister over 70 år	Justitsministeriet	Side 59
★★	70	Indretning af lastbiler til forebyggelse af højresvingsulykker	Færdselsstyrelsen	Side 63
★★	71	Sorte bokse	Færdselsstyrelsen	Side 63
★★	74	Intelligent fartpilot/afstandsradar	Færdselsstyrelsen	Side 64
★★	77	Trafikpolitikker i offentlige og private virksomheder	Finansministeriet	Side 66
★★	79	Præhospital indsats og beredskab på traumecentre	Indenrigs- og Sundhedsministeriet	Side 66
★★	83	Trafikpolitik på alle skoler	Kommuner/Skoler	Side 70
★★ ved gennemførelse	1	Klip ved 20 pct. fartoverskridelse	Justitsministeriet	Side 35
★★ ved gennemførelse	7	Nummerplader på alle knallerter	Skatteministeriet / Justitsministeriet	Side 38
★★ ved gennemførelse	9	Knallertforsæelser og udskydelse af erhvervs mulighed af kørekort	Justitsministeriet	Side 38
★★ ved gennemførelse	10	0,2-promillegrænse mens man har kørekort på prøve	Justitsministeriet	Side 39
★★ ved gennemførelse	13	Uforsvarlig uopmærksomhed med i klippekorts systemet	Justitsministeriet	Side 40
★★ ved gennemførelse	20	Selektion via automatisk trafikkontrol (ATK)	Justitsministeriet	Side 43
★★ ved gennemførelse	21	Lettere kontrolmuligheder af knallerter	Justitsministeriet	Side 44
★★ ved gennemførelse	22	Konfiskation af ulovlig knallert	Justitsministeriet	Side 44
★★ ved gennemførelse	43	Faste genstande i vejsiden	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 51
★★ ved gennemførelse	76	Syn af to-hjulede køretøjer	Transport- og Energiministeriet	Side 65
★★ ved gennemførelse	78	Automatisk alarmopkald ved alvorlige trafikulykker (eCall)	Færdselsstyrelsen	Side 66
★	27	Etablering af overkørsler i vigepligtsregulerede kryds	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 47
★	29	Etablering af cykelstier langs veje i åbent land	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 48
★	34	Anlæg af midterrabat i bygader	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 49
★	40	Forbedret vejbelysning	Vejdirektoratet / Kommuner	Side 51
★	41	Afstandsafmærkning på motorveje	Vejdirektoratet	Side 51
★	46	Udvikling og revision af undervisningsmaterialer	Undervisningsministeriet	Side 53
★	47	Test af viden og færdigheder	Undervisningsministeriet	Side 53
★	48	Kampagne om forældres ansvar til og fra skole	Kommuner	Side 54
★	49	Skolepatroljer på alle skoler	Kommuner / Politikredse	Side 54
★	54	Kampagnekommunikation til unge med lav risiko	Justitsministeriet	Side 56
★	55	Kampagner rettet mod forhandlere af knallerter	Justitsministeriet	Side 57
★	56	Kampagner rettet mod forældre til børn på knallert	Justitsministeriet	Side 57
★	59	Kurser til 5. eller 6. klasser om højresvingende lastbiler	Justitsministeriet / Vejdirektoratet / Kommuner	Side 58
★	63	Information, kampagner, kurser for bilister over 70 år	Justitsministeriet	Side 59
★	64	Kampagner for god trafikkultur	Justitsministeriet	Side 60
★	65	Informationskampagner om tabt gods	Justitsministeriet / Transport- og Energiministeriet	Side 60
★	66	National IT-trafiksikkerhedsplan	Transport- og Energiministeriet	Side 61
★	73	Afgiftslempelser for biler med vognbaneskiftalarmer	Skatteministeriet / Færdselsstyrelsen	Side 64
★	75	Afgifter efter Euro NCAP	Skatteministeriet / Færdselsstyrelsen	Side 65
★	81	Kommunale trafikpolitikker	Kommuner	Side 69
★	82	Trafiksikkerhedskonsulenter på kommunalt niveau	Kommuner	Side 69
★ ved gennemførelse	6	Ændring af knallertundervisningen	Justitsministeriet	Side 37
★ ved gennemførelse	8	Fratagelse af knallertbevis	Justitsministeriet	Side 38
	84	Udvikling af trafiksikkerhedsmodeller, prioriterings- og evalueringsværktøjer	Justitsministeriet	Side 72
	85	Udvidet ulykkesstatistik om dødsulykker	Transport- og Energiministeriet / Justitsministeriet	Side 73

**BILAG 2 – KOMMISSIONENS ANBEFALINGER SORTERET EFTER EFFEKT**

EFFEKT	NR	BESKRIVELSE	ANSVAR	LÆS MERE
	86	Udvidet ulykkesstatistik med skadestuedata	Indenrigs- og Sundhedsministeriet	Side 73
	87	Hyppigere temaanalyser i Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU)	Transport- og Energiministeriet	Side 73
	88	Undersøgelse af psykologisk testning af højrisikobilister	Justitsministeriet	Side 74
	89	Undersøgelse af karakteristik af trafikantgrupper med forhøjet risikoniveau	Justitsministeriet	Side 74
	90	Forskning i sammenhænge mellem viden, holdning og adfærd	Justitsministeriet	Side 74
	91	Undersøgelse af virkning af fartgrænse på 30 km/t i bykerner	Justitsministeriet	Side 75
	92	Evaluering af kursus i alkohol og trafik (A/T-kurser)	Justitsministeriet	Side 75
	93	Effektundersøgelse af alkohol og behandlingsdomme	Justitsministeriet	Side 75
	94	Undersøgelse af holdninger og adfærd i trafikken hos særlige grupper af unge	Justitsministeriet	Side 76
	95	Undersøgelse af banekørsel i sammenhæng med risikolære mv.	Justitsministeriet	Side 76
	96	Evaluering af kørekort på prøve	Justitsministeriet	Side 76
	97	Undersøgelse af cyklisternes færdigheder	Undervisningsministeriet	Side 77
	98	Undersøgelse af træthed i trafikken	Indenrigs- og Sundhedsministeriet	Side 77
	99	Aldring og uheldsrisiko: En længdesnitsundersøgelse	Justitsministeriet	Side 77
	100	Undersøgelse af brugen af kommunikationsudstyr i trafikken	Justitsministeriet	Side 78