

# **Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020**

## **Status for mål, målepunkter og indsatser**

## Indhold

Baggrund .....	3
Målsætning for 2013 -2020 og status for dræbte og tilskadekomne .....	4
Målepunkter .....	7
Status for tiltag .....	11
1 Lovgivning, sanktion og kontrol .....	12
2 Undervisning og kommunikation .....	13
3 Vejene .....	15
4 Køretøjerne .....	19
5 Øvrige tiltag .....	21
Forskning og undersøgelser.....	22
Tiltag, gennemførelse og ansvar .....	23
Referencer.....	27

## **Baggrund**

I 1988 udkom Færdselssikkerhedskommissionens første handlingsplan. Den indeholdt en målsætning for reduktion af dræbte og tilskadekomne i trafikken, og en liste af tiltag som, hvis de blev gennemført, blev vurderet at kunne bidrage til at målet blev nået. Færdselssikkerhedskommissionen bestod, da som nu, af repræsentanter for de politiske partier, embedsmænd fra relevante styrelser mm, og repræsentanter fra organisationer og erhvervsliv, med relation til trafiksikkerhed og transport.

Den første handlingsplan er siden blevet afløst af andre og de er alle blevet godt modtaget af aktørerne inden for trafiksikkerhed i Danmark. Siden 1988 er antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i Danmark mere end halveret, takket være den brede indsats fra aktørerne.

Dette dokument samler op på handlingsplanen for perioden 2013-2020 og giver en status for ulykkesudviklingen i perioden samt en status for de målepunkter, som blev valgt i handlingsplanen. Den indeholder også en kort status for udførelse af de tiltag, som blev foreslået i planen.

Status for ulykker og skader bygger på data fra politiregistrerede ulykker og status for målepunkter og for gennemførelse af tiltag bygger på oplysninger fra aktørerne.

## Målsætning for 2013 -2020 og status for dræbte og tilskadekomne

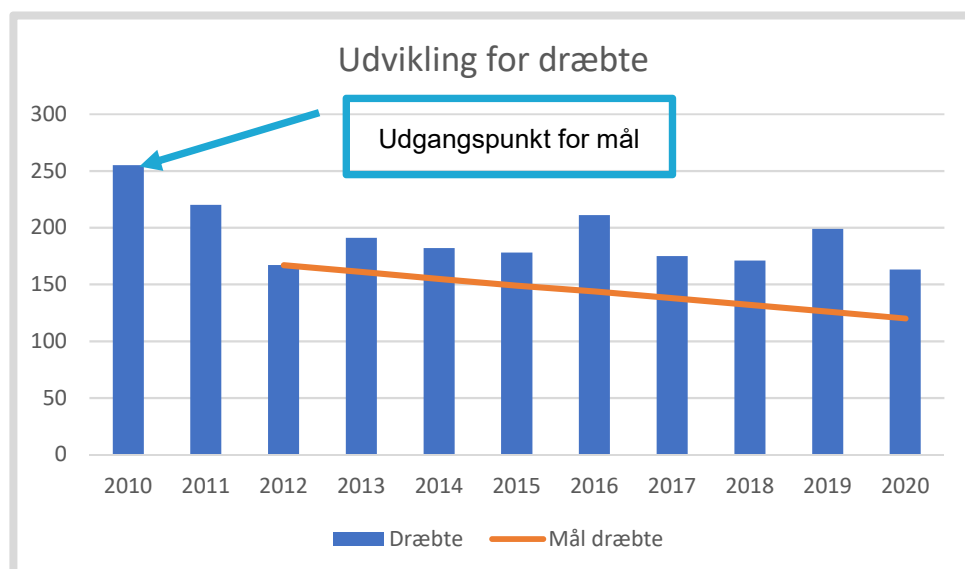
Målsætningen for Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2013-2020 var en halvering i antallet af dræbte, og alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken i 2020 i forhold til antallet i 2010.

Begrundelsen for at vælge tal fra 2010 som udgangspunkt, var at vælge det samme udgangspunkt som i EU. EU havde opstillet et mål om en halvering af antallet dræbte i trafikken for perioden 2011-2020, med udgangspunkt i tallene fra 2010. Derfor valgtes tallene fra 2010 som udgangspunkt for målsætningen også i den danske handlingsplan, både som målsætning for dræbte og for tilskadekomne. En halvering svarede til 120 dræbte, 1000 alvorligt og 1000 lettere tilskadekomne.

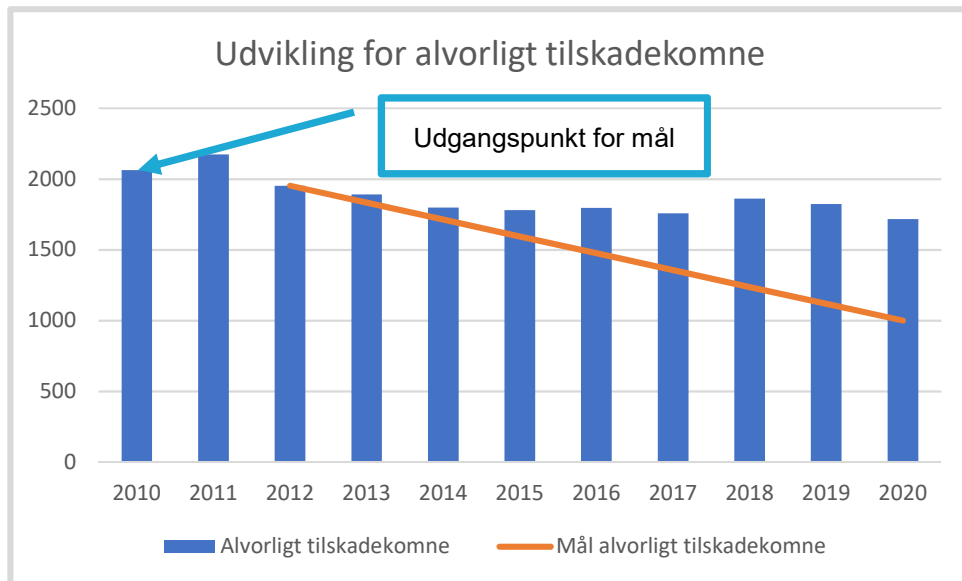
Politiet registrerede 163 dræbte i 2020, så målet på 120 dræbte blev ikke nået. Ikke heller målet på 1000 alvorligt tilskadekomne blev nået, da politiet registrerede 1716 alvorligt tilskadekomne i 2020.

For dræbte og alvorligt tilskadekomne har man ikke kunnet se en klar reduktion i perioden i de årlige tal, som det kan ses af de nedenstående diagrammer. Den gule linje, der viser delmålene år for år i planperioden, er trukket mellem startpunktet, som er det sidste hele års tal, da planen blev skrevet, nemlig 2012, og slutpunktet, som er målet for 2020 på en halvering af tallene for 2010.

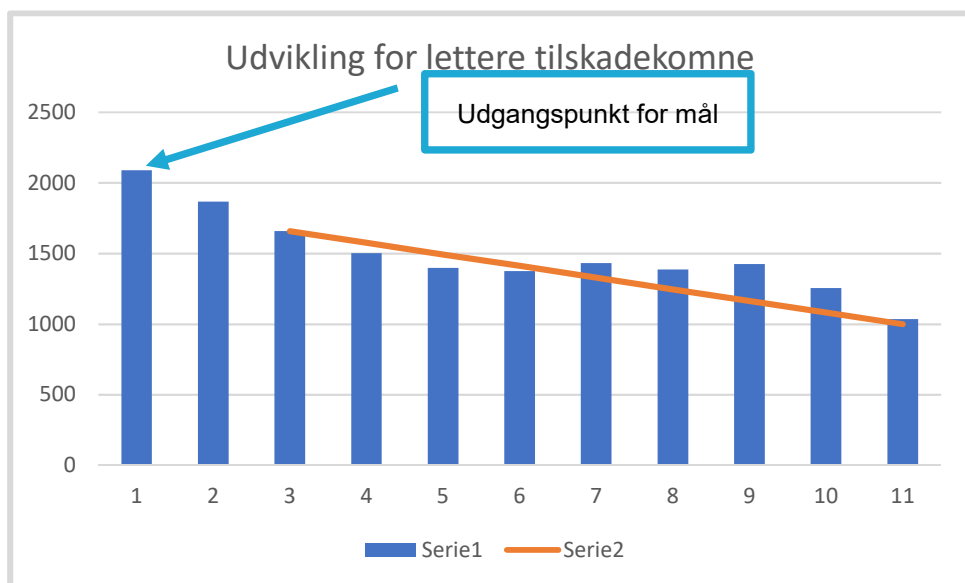
Data om dræbte og tilskadekomne er hentet fra den danske ulykkesdatabase i Vejman, og måltal er hentet fra Handlingsplan 2013-2020.



Kilde: Vejdirektoratet

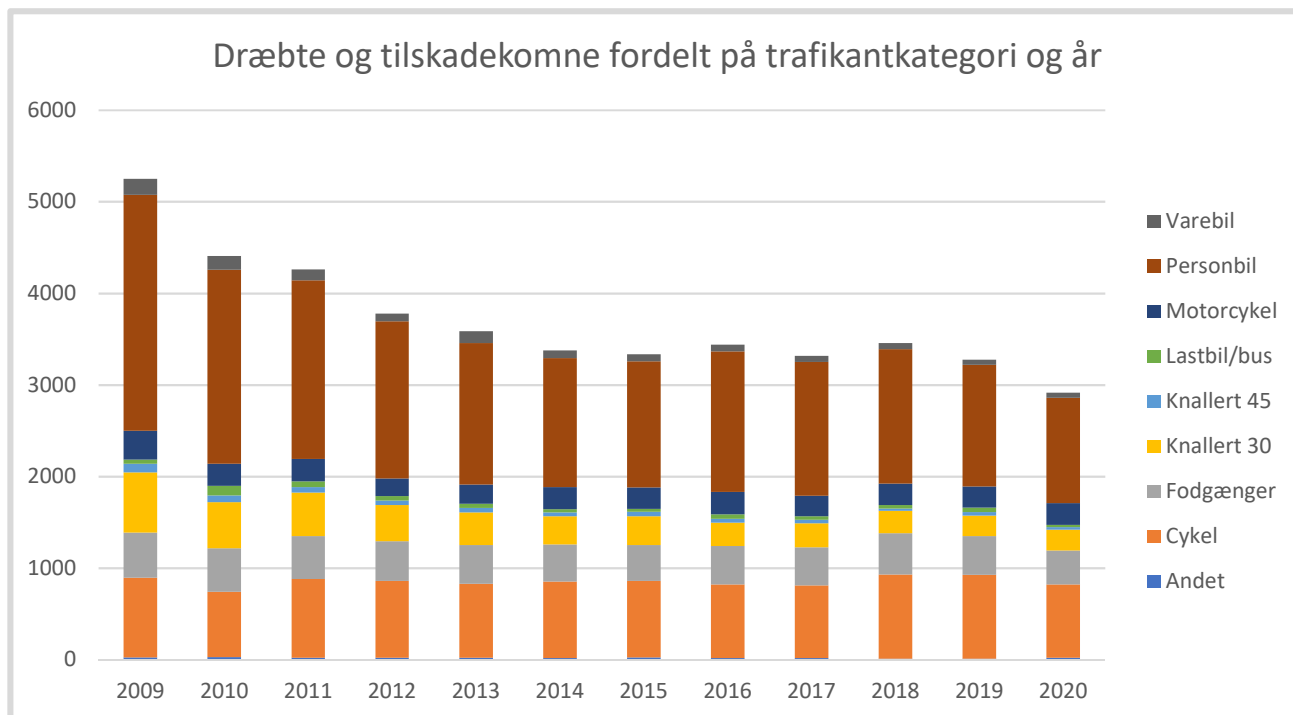


Kilde: Vejdirektoratet

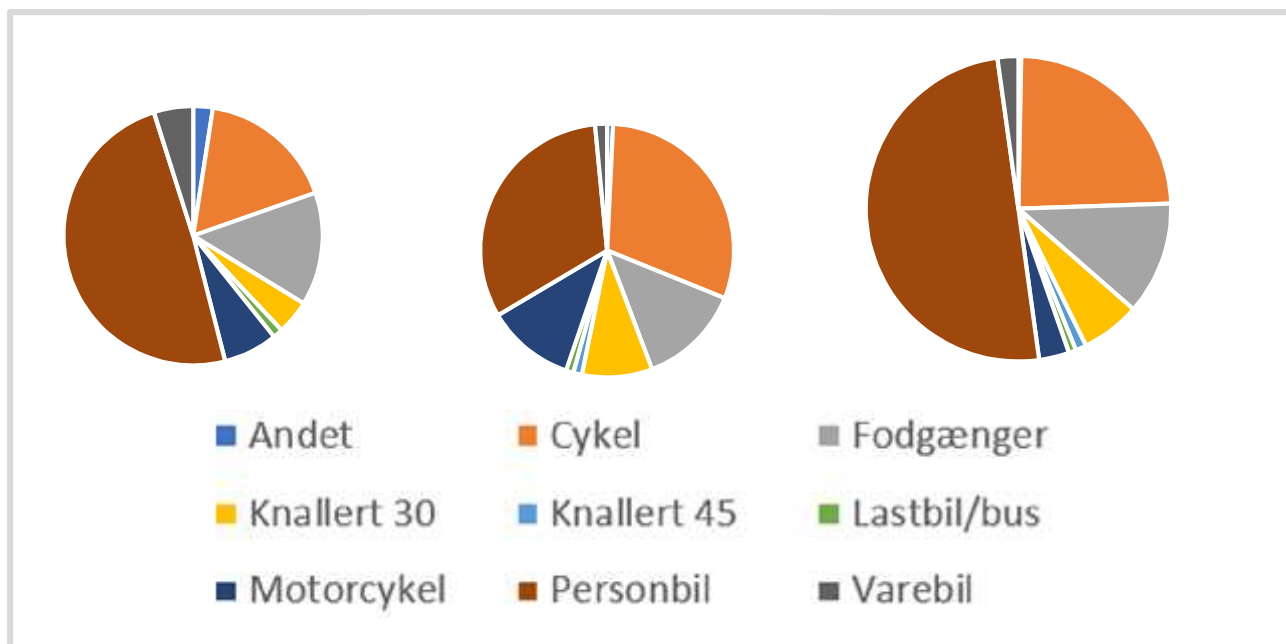


Kilde: Vejdirektoratet

For mere detaljerede tal for udviklingen i dræbte og tilskadekomne henvises til Vejdirektoratets hjemmeside med årsrapporter for ulykkesudviklingen og interaktiv årsstatistik over ulykker.



Kilde: Vejdirektoratet



Kilde: Vejdirektoratet

## Målepunkter

I arbejdet med at skrive handlingsplanen for 2013-2020 hentede man inspiration fra Norge og Sverige, som, udover at følge udviklingen i dræbte og tilskadekomne, også fulgte et antal indikatorer. Dette ønskede man at bruge i den danske plan og de valgte indikatorer fik betegnelsen "målepunkter".

For hvert af de 10 udpegede fokusområder blev der udvalgt et målepunkt. For at gøre det håndterbart valgte man data, som relativt nemt ville kunne indsamles. For de fleste fokusområder blev udviklingen i personskader i relation det aktuelle fokusområde brugt som målepunkt, men andre typer af målepunkter blev også brugt, som for eksempel tælling af cykelhjelme.

Målepunkterne havde ikke målsætninger. Målepunkternes funktion var derimod, at Færdselssikkerhedskommissionen kunne følge udviklingen løbende inden for udvalgte områder.

Målepunkterne blev delvis fulgt op i forbindelse med Færdselssikkerhedskommissionens mødeaktivitet eller afrapportering, men er ikke tidligere præsenteret samlet for hele planperioden. Nedenfor redegøres for udviklingen i målepunkterne.

### **Fokusområde 1: For høj hastighed**

#### *Målepunkt - Høj hastighed*

Målepunktet blev valgt som andel af kørsel, der overskrider hastighedsgrænsen, set som et gennemsnit af andelen af overskridelser i by og på landeveje. Opgørelsen af hastigheder er lavet om siden 2013 og er nu opdelt på vejtyper. Der er også foretaget metodeskift i 2016, hvorfor tallene ikke er helt sammenlignelige. Målepunktet er valgt til marts-oktober, da vejrliget her ikke er præget af nattefrost, sne eller andet vintervejr.

*Kilde: Vejdirektoratets hastighedsbarometer.*

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Udgangspunkt : Andel %	63,4 %	60,8 %	60,2 %								
Store byer: andel over 50 km/t					52,7 %	48,8 %	44,7 %	45,3 %	45,4 %	46,1 %	47,4 %
Provinsbyer: andel over 50 km/t					52,7 %	48,8 %	57,5 %	57,4 %	55,9 %	55,9 %	54,3 %
Landeveje Jylland: andel over 80 km/t					67,3 %	65,1 %	64,1 %	62,5 %	61,9 %	61,8 %	59,6 %
Landeveje øerne: andel over 80 km/t					52,0 %	49,6 %	47,4 %	46,5 %	45,5 %	45,6 %	44,4 %

### **Fokusområde 2: Spiritus, narkotika og medicin**

#### *Målepunkt – Spiritus, narkotika og medicin*

Antal af dræbte og tilskadedkomne i ulykker, hvor mindst en fører af et motorkøretøj har haft en promille på over 0,50 eller er skønnet påvirket. Alle personskader medregnes, ikke kun de spirituspåvirkede førere. Som motorkøretøj regnes i denne opgørelse køretøjer, hvortil der kræves kørekort/førerbevis (personbil, varebil, lastbil, bus, motorcykel, traktor samt stor og lille knallert).

*Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik*

	Udgangspkt. Gennemsnit 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal dræbte og tilskadedkomne	658	605	485	421	347	325	309	303	312	232	277

### **Fokusområde 3: Uopmærksomhed**

#### *Målepunkt - Uopmærksomhed*

Andel af bilister, der oplyser, at de udfører distraherende handlinger under kørslen. Respondenter i Rådet for Sikker Trafiks Positionstracking oplyser, at de benytter håndholdt eller håndfri telefon, ser eller taster på telefon, betjener GPS, drager omsorg for børn eller finder ting i bilen mindst "en gang imellem". Udgangspunktet er tal for 4. kvartal 2012 og 1. kvartal 2013.

*Kilde: Rådet for Sikker Trafiks Positionstracking*

	Udgangspunkt: 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Andel uopmærksomme	20,9%	23,2%	24,1%	23,7%	23,7%	23,6%	23,0%	22,3%	23,0%

### **Fokusområde 4: Manglende sele- og hjelmbrug**

#### *Målepunkt – Manglende sele- og hjelmbrug*

Andel af førere af personbiler, der benytter sikkerhedssele. Kilde: Rådet for Sikker Trafiks seletælling  
Andel af voksne cyklister og knallertkørere på lille knallert med hjelm.

*Kilde: Rådet for Sikker Trafiks hjelmtælling*

	Udgangspkt 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Selebrug i personbil	92%	-	94%	-	96%	-	96%	-	97%	-	97%
Hjelmbrug blandt cyklister	25%	26%	28%	27%	28%	28%	35%	39%	42%	46%	47%
Hjelmbrug blandt knallertkørere	96%	95%	98%	93%	95%	91%	89%	98%	91%	95%	95%



### **Fokusområde 5: Fodgængere**

#### *Målepunkt – Fodgængere*

Antal dræbte og tilskadedekomne fodgængere.

*Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik*

	Udgangspkt. Gennemsnit 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal dræbte og tilskadedekomne	478	468	432	423	405	392	419	416	450	420	372

### **Fokusområde 6: Cyklister og knallertkørere**

#### *Målepunkt – Cyklister*

Antal dræbte og tilskadedekomne cyklister.

#### *Målepunkt – Knallertkørere*

Antal dræbte og tilskadedekomne knallertkørere på lille knallert.

*Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik*

	Udgangspkt. Gennemsnit 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal dræbte og tilskadedekomne cyklister	815	860	839	809	838	835	806	793	921	919	799
Antal dræbte og tilskadedekomne knallertkørere	546	478	395	355	306	315	253	263	244	227	226

### **Fokusområde 7: Unge bilister op til 24 år**

#### *Målepunkt – Unge bilister op til 24 år*

Antallet af dræbte og tilskadedekomne i ulykker, hvor der har været mindst én personbilsfører i alderen 18-24 år involveret.

*Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik*

	Udgangspkt. Gennemsnit 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal dræbte og tilskadedekomne	1193	1054	872	865	720	716	764	780	738	708	608

**Fokusområde 8: Mødeulykker**

Målepunkt – Mødeulykker

Antal dræbte og tilskadekomne i mødeulykker.

Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

	Udgangspkt. Gennemsnit 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal dræbte og tilskadekomne	585	511	396	370	345	332	380	350	348	356	289

**Fokusområde 9: Eneulykker**

Målepunkt – Eneulykker

Antal dræbte og tilskadekomne i eneulykker.

Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

	Udgangspkt. Gennemsnit 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal dræbte og tilskadekomne	1026	925	770	713	643	585	634	595	593	511	566

**Fokusområde 10: Ulykker i kryds i åbent land**

Målepunkt – Ulykker i kryds i det åbne land

Antal dræbte og tilskadekomne i ulykker i landzone i firbenede kryds, trebenede kryds, øvrige kryds, rundkørsler, ud/indkørsler og kryds mellem vej og selvstændig sti.

Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

	Udgangspkt. Gennemsnit 2009-2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal dræbte og tilskadekomne	667	560	528	545	451	472	422	453	461	406	369

## Status for tiltag

I planen blev der foreslået 74 tiltag for at nå det satte målene. Tiltagene var delt ind i fem indsatsområder:

- |                                    |                                          |
|------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Lovgivning, sanktion og kontrol | 2 generelle tiltag, 9 specifikke tiltag  |
| 2. Undervisning og kommunikation   | 12 generelle tiltag, 3 specifikke tiltag |
| 3. Vejene                          | 6 generelle tiltag, 26 specifikke tiltag |
| 4. Køretøjerne                     | 9 generelle tiltag, 5 specifikke tiltag  |
| 5. Øvrige tiltag                   | 2 generelle tiltag                       |

Det var kun få tiltag, som var målrettet ulykker i kun ét enkelt fokusområde. De fleste tiltag rettede sig mod at reducere personskader inden for flere af de 10 fokusområder. Som eksempel kan nævnes, at tiltag som rettede sig mod at få bilister til at overholde hastighedsgrænser ikke kun ville reducere ulykker i fokusområde 1, "For høj hastighed", men også ville have en positiv effekt på ulykker med unge bilister, mødeulykker, eneulykker og ulykker i kryds i åbent land.

Mange forskellige aktører står angivet som ansvarlige for tiltagene, og ofte er flere aktører ansvarlige for et enkelt tiltag. Det kan for eksempel handle om at en aktør forventes at stille bevilling eller lovgivning til rådighed og en anden aktør forventes at udføre tiltaget.

Tiltagene er vanskelige at sammenligne med hinanden, og derfor blev de heller ikke rangordnet eller prioriteret i planen. Visse tiltag har karakter af kontinuerlige tiltag eller tiltag, der skal gennemføres over en lang årrække, mens andre er enkelttiltag.

Denne status giver et overblik over de tiltag, som blev gennemført i handlingsplansperioden. Tiltag, der ikke blev gennemført, indgår således ikke i opgørelsen. Hvis man er interesseret i at få uddybet hvordan arbejdet med et bestemt tiltag er forløbet, bedes man kontakte de enkelte aktører.

## 1 Lovgivning, sanktion og kontrol

### Generelle tiltag

#### 1.1. Målrettet kontrol *Fokusområde 1, 2, 3, 4, 6, 7*

*Ansvar: Justitsministeriet*

Rigspolitiet udarbejdede i 2014, 2016 og 2021 nationale strategier for politiets operative landsdækkende færdselsindsats.

#### 1.2. Adgang til køretøjernes elektroniske data *Fokusområde 1, 3, 7, 8, 9, 10*

*Ansvar: Justitsministeriet*

Ikke gennemført. Foretages dog af politiets bilinspektører i forbindelse med alvorlige færdselsuheld.

### Specifikke tiltag

#### 1.11 Ejeransvar ved færdselsovertrædelser *Fokusområde 1, 7*

*Ansvar: Justitsministeriet*

I 2014 blev der indført betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj ved hastighedsoverskridelser på højst 30 % over hastighedsgrænsen dokumenteret med ATK.

#### 1.15 Udbredelse af screeningsalkometre *Fokusområde 2, 9*

*Ansvar: Justitsministeriet*

Politiet har siden 2011 løbende fået tilgang til flere screeningsalkometre for at kunne foretage mere effektive og målrettede kontroller med spirituskørsel.

#### 1.16 Udbredelse af screeningsinstrument til narkotikakørsel *Fokusområde 2, 9*

*Ansvar: Justitsministeriet*

Politiet har løbende siden 2011 fået et stort antal narkometre til rådighed, hvilket også har betydet et øget antal sigtede narkobilister.

#### 1.17 Brugen af automatisk trafikkontrol intensiveres *Fokusområde 1*

*Ansvar: Justitsministeriet og Transportministeriet*

I 2015 indsatte politiet 76 ATK-køretøjer med nyt udstyr til hastighedskontrol. Den samlede ATK-flåde gik dermed fra 26 til 102 køretøjer.

Vejdirektoratet har i samarbejde med Rigspolitiet gennemført et pilotforsøg med 20 ATK-standere i perioden 2018 -2021. Kameraerne til ATK-standerne kom fra ATK-flåden, der dermed blev reduceret fra 102 til 82. Pilotforsøget er evalueret og materialet kan findes på vd.dk.

## 2 Undervisning og kommunikation

### Generelle tiltag

#### 2.1. Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder Fokusområde 1, 2, 3, 4

Ansvar: Rådet for Sikker Trafik, Transportministeriet og Justitsministeriet

Gennemført årligt i hele handlingsplansperioden

#### 2.2. Trafikpolitik på skoler Fokusområde 5, 6, 7

Ansvar: Kommunerne og Rådet for Sikker Trafik

Gennemført årligt i hele handlingsplansperioden

#### 2.4. Kommunikations- og informationsindsatser

Ansvar: Rådet for Sikker Trafik. Kampagnerne gennemføres i et tæt samarbejde med især kommuner og politi.

##### 2.4.1. Hastighedskampagner Fokusområde 1, 7, 8, 9, 10

Gennemført årligt i hele handlingsplansperioden

##### 2.4.2. Uopmærksomhedskampagner Fokusområde 3, 7, 8, 9, 10

Gennemført årligt i hele handlingsplansperioden

##### 2.4.3. Spirituskampagner Fokusområde 2, 7, 9

Gennemført årligt i hele handlingsplansperioden

##### 2.4.4. Kampagner om cyklisters risiko i kryds Fokusområde 6

Gennemført årligt i perioden fra 2017-20

##### 2.4.5. Kampagner om øget brug af cykelhjelm Fokusområde 6

Gennemført årligt i hele handlingsplansperioden

##### 2.4.6. Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion Fokusområde 3, 5, 6, 7

Rådet for Sikker Trafik gennemførte i perioden fra 2016-19 en mediekampagne målrettet forældre til teenagere. Derudover har Rådet også i perioden udviklet materialer til blandt andet forældremøder i skolerne samt til forældreinvolvering i forbindelse med Rådets mange undervisningsmaterialer.

##### 2.4.7. Kampagner om øget selebrug Fokusområde 4, 7

Rådet for Sikker Trafik har ikke gennemført kampagneaktiviteter specifikt målrettet selebrug i handlingsplansperioden. Selebrugen er generelt meget høj, hvorfor Rådet har prioriteret at fokusere på mere specifikke målgrupper, snarere end at gennemføre brede, landsdækkende mediekampagner. Manglende selebrug er specielt et problem blandt unge bilister og erhvervschauffører. Erhvervschaufførerne dækker Rådet med indsatsen, der omhandler trafikpolitikker i virksomheder, mens de unge bilister er omfattet af undervisningstilbuddet Sikker Trafik LIVE, som besøger ca. 50.000 unge årligt, i både udskolingen og på ungdomsuddannelser.

#### **2.4.9. Kommunikationsindsatser om ældres risiko i kryds      Fokusområde 10**

Indsatsen er delvist gennemført, da de ældre indgår i den samlede indsats omkring forebyggelse af ulykker i kryds. Handlingsplanens anbefaling nævner specifikt de ældres udfordringer i kryds i åbent land, hvilket ikke er omfattet af Rådet for Sikker Trafiks indsats. Rådet for Sikker Trafik har i perioden 2019-20 gennemført kampagneindsatsen Sikker på cykel - hele livet, målrettet cyklister over 65år.

#### **Specifikke tiltag**

##### *2.10 Bedre køreundervisning (trinvis kørekort, privat øvelseskørsel)      Fokusområde 7*

*Ansvar: Transportministeriet*

I 2017 blev der indført en forsøgsordning, hvor 17-årig kan tage kørekort og derefter køre bil sammen med en erfaren bilist som ledsager, indtil man fylder 18 år og må køre uden ledsager.

##### *2.11 Bedre kørelæreruddannelse      Fokusområde 7*

*Ansvar: Justitsministeriet/Transportministeriet*

Rigspolitiet indførte i 2015 nye retningslinjer for kørelæreruddannelse med henblik på at forbedre uddannelsen. Ansvar for retningslinjerne og for kørelæreprøver er efterfølgende overgået til Færdselsstyrelsen.

##### *2.12 Udbredelse af reflekser      Fokusområde 5, 6*

*Ansvar: Justitsministeriet/Transportministeriet og Rådet for Sikker Trafik*

TrygFonden har gennem en årrække uddelt gratis reflekser til alle landets skoler, hvilket Rådet for Sikker Trafik har informeret skolerne om og generelt bakket op om. Derudover har Rådet for Sikker Trafik i handlingsplansperioden 2013-20 også arbejdet mere bredt med synlighed, herunder er der udviklet et undervisningsmateriale til folkeskolen, med fokus på synlighed, og vigtigheden af at bruge pang-farvet beklædning, både i dagslys og i mørke. Rådet har desuden siden 2016 årligt talt brugen af pang-farver i trafikken, i forbindelse med de årlige cykelhjelmtællinger, som Rådet gennemfører. Et spørgeskema til kommuner om aktiviteter i 2014, viste at der sammenlagt var uddelt ca. 41.000 reflekser i kommunerne i 2014.

### 3 Vejene

#### **Generelle tiltag**

##### *3.1. Trafiksikkerhedsrevision Fokusområde 1, 8, 9, 10*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Vejdirektoratet har indarbejdet trafiksikkerhedsrevision som fast procedure i alle anlægsprojekter. Spørgeskemaer til kommuner i 2012 og 2015 viste, at trafiksikkerhedsrevision bliver brugt i de fleste kommuner i forbindelse med anlægsprojekter.

##### *3.2. Trafiksikkerhedsinspektion Fokusområde 1, 8, 9, 10*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Vejdirektoratet har udført trafiksikkerhedsinspektion på TERN-vejnettet. I forbindelse med det nye EU-direktiv vil der fremadrettet blive udført trafiksikkerhedsinspektion på det resterende statsvejnet. Det kan blive relevant at udføre nye inspektioner på strækninger, hvor der tidligere er udført inspektion. Spørgeskemaer til kommuner i 2012 og 2015 viste at kun få kommuner udførte trafiksikkerhedsinspektion i 2014.

##### *3.3. Systematisk vejteknisk ulykkesbekæmpelse Fokusområde 1, 8, 9, 10*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Vejdirektoratet udfører hvert udpegning af sorte pletter, hvert andet år af grå strækninger og jævnligt supplerende temaanalyser. Udpegningerne har resulteret i ombygninger af ulykkesbelastede steder som f.eks. rundkørsler, rumleriller og autoværn. Det er et arbejde, der fortsætter i de kommende år.

##### *3.4. Kommunale handlingsplaner Fokusområde 1, 5, 6, 8, 9, 10*

*Ansvar: Kommuner*

Spørgeskemaer til kommuner i 2015 viste, at de fleste kommuner havde en gældende trafiksikkerhedsplan.

#### **Specifikke tiltag**

##### *3.10. Hastighedsdæmpende foranstaltninger Fokusområde 1, 5, 6*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

På statsveje etableres Din fart tavler, lokale hastighedsgrænser omkring kryds, byporte, rundkørsler og lign. i ulykkesbekæmpende øjemed.

Spørgeskemaer til kommuner i 2015 viste, at en meget stor andel kommuner havde etableret fartdæmpende foranstaltninger af forskellige karakter, overvejende bump og hævede flader i året 2014, i alt ca. 550 steder.

##### *3.11. Reduktion af distraktorer uden for bilen Fokusområde 3*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Vejdirektoratet har udarbejdet et screeningsværktøj til vurdering af den trafiksikkerhedsmæssige konsekvens af lysreklamer. Hjælpeværktøjet er målrettet kommuner, men Vejdirektoratet bruger det også selv. Hjælpeværktøjet kan findes på vd.dk.

### *3.12. Bedre udformning af kryds og krydsningssteder i byer* Fokusområde 5, 6

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Dette er en fast del af Vejdirektoratets ulykkesforbyggende arbejde og omfatter ombygninger af ulykkesbelastede kryds til rundkørsler, signaler, kanaliseringsanlæg osv.

#### **3.12.1 Forbedrede krydsningsfaciliteter for fodgængere** Fokusområde 5

Vejdirektoratets primære ulykkesproblem er på veje i åbent land. Der er derfor ikke udført mange af denne type tiltag.

Spørgeskemaer til kommuner i 2015 om aktiviteter i 2014 viste, at en stor andel kommuner havde etableret ét eller flere forbedrede krydsningsfaciliteter for fodgængere, i alt 170 steder.

#### **3.12.2 Overkørsler i vigepligtsregulerede kryds** Fokusområde 5, 6

Langt de fleste ulykker på statsvejnettet sker på vejstrækninger i åbent land. Vejdirektoratet har derfor ikke udført mange af denne type tiltag.

Spørgeskemaer til kommuner i 2015 viste at en mindre andel kommuner havde etableret 1 eller flere overkørsler i 2014, i alt 77 steder.

#### **3.12.3 Tilbagetrukket stoplinje** Fokusområde 5, 6

Vejdirektoratet etablerede før 2013 tilbagetrukket stoplinjer i en lang række kryds på statsvejnettet, og tilbagetrukket stopstreg er en fast del ved etablering af nye signaler, hvis det er relevant.

Spørgeskemaer til kommuner i 2015 om aktiviteter i 2014 viste, at mange kommuner allerede havde gennemført dette tiltag i kryds.

#### **3.12.4 Afkortede cykelstier** Fokusområde 6

Langt de fleste ulykker på statsvejnettet sker på vejstrækninger i åbent land. Vejdirektoratet har derfor ikke udført mange af denne type tiltag.

Spørgeskemaer til kommuner i 2015 viste at kun få kommuner havde udført dette i 2014.

I 2015 og 2017 kunne kommunerne søge og få tildelt midler fra Den grønne pulje til trafiksikkerhedsforbedringer for cyklister i kryds.

### *3.13. Signaltekniske forbedringer* Fokusområde 5, 6

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Vejdirektoratet har løbende lavet signaltekniske forbedringer - både af hensyn til trafiksikkerheden, men også af hensyn til trafikafviklingen. Der er i det ulykkesbekæmpende arbejde etableret en lang række bundet venstresving på statsveje.

### *3.14 Bedre mulighed for etablering af hastighedszoner* Fokusområde 1, 5, 6

*Ansvar: Transportministeriet*

Den 1. januar 2018 trådte en ny bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser i kraft.

Bekendtgørelsen giver mulighed for, at der lokalt bl.a. kan fastsættes hastighedsgrænser på 40 km i timen ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lign. institutioner for børn.

### *3.15. Rumleriller på veje i åbent land* Fokusområde 3, 8, 9

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Der er etableret adskillige kilometer rumleriller på statsvejnettet, og det er også et indsatsområde i de kommende år. Vejdirektoratet udarbejdede i 2013 en "Kogebog for rumleriller" rettet mod kommunerne.



*3.16. Midterautoværn på større veje Fokusområde 3, 8, 9*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

De er etableret ganske få kilometer midterautoværn på statsveje, oftest i forbindelse med opgraderinger til f.eks. 2 + 1 veje, eller til 100 km/t.

*3.17. Midterudvidelse i kurver Fokusområde 8*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Dette er etableret få steder på statsvejnettet.

*3.18. Afmærkning i kurver Fokusområde 8, 9*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Dette er et almindeligt udbredt tiltag i forbindelse med udbedring af ulykkesbelastede kurver, både på statsveje og på kommunale veje.

*3.19. Etablering af sikre sideområder Fokusområde 7, 8, 9*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Vejdirektoratet har fjernet faste genstande, opsat autoværn el. lign. på adskillige km sideområder langs statsveje. Tiltagene udføres både som ulykkesbekæmpende tiltag og som resultat af trafikikkerhedsinspektion.

*3.20 Etablering af "2 minus 1-veje" i åbent land Fokusområde 1, 5, 6, 9*

*Ansvar: Kommuner*

Spørgeskema til kommuner i 2015 viste, at ca. halvdelen af de svarende kommuner havde etableret 2 minus 1 veje, enten i åbent land eller i byzone, i alt godt 80 km.

*3.21 Lokal hastighedsbegrænsning i kryds i åbent land Fokusområde 1, 3, 10*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Dette er et almindeligt tiltag i det ulykkesforebyggende arbejde på statsveje og er lavet i adskillige kryds.

*3.22 Variable hastighedstavler Fokusområde 1, 3, 5, 6, 10*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Det bliver ikke brugt i nævneværdig grad som trafikikkerhedstiltag på statsvejnettet. Ud fra svar fra spørgeskema i 2015 til kommunerne kan ses, at få kommuner har etableret dette, i alt 61 tavler.

*3.23 "Din fart"-tavler Fokusområde 1, 3, 5, 6*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

"Din fart"-tavler er opsat en del steder på statsveje ved mindre byer.

Spørgeskema til kommuner i 2015 viste, at ca. 1/3 af kommunerne havde opsat 1 eller flere tavler i 2014, i alt 78 tavler.

*3.24 Vejlukninger (åbent land) Fokusområde 10*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Dette er kun etableret få steder på statsveje, da det ofte er svært at få lokal opbakning til.

*3.25 Etablering af rundkørsler Fokusområde 1, 10*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Dette er et ofte brugt virkemiddel i trafikikkerhedsarbejdet, og der er etableret mange rundkørsler på statsvejnettet.

Spørgeskema til kommuner i 2015 viste, at få kommuner havde etableret rundkørsler i 2014, i alt 14 rundkørsler.

*3.26 Venstresvingskanalisering i vigepligtsregulerede kryds i åbent land Fokusområde 10*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Dette er et ofte brugt virkemiddel i trafiksikkerhedsarbejdet på statsvejnettet, og der er etableret mange venstresvingskanalisering på statsveje i åbent land.

*3.27 Cykelstier i åbent land Fokusområde 5, 6*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Der er etableret cykelstier langs statsveje. Spørgeskema til kommuner i 2015 viste, at flere kommuner etablerede cykelstier i åbent land i 2014, i alt 130 km.

*3.28 Separering af cyklister og motorkøretøjer i rundkørsler Fokusområde 6, 10*

*Ansvar: Transportministeriet/Vejdirektoratet og kommuner*

Rundkørsler på statsveje i åbent land projekteres som udgangspunkt med tilbagetrukne stikrydsninger, hvis der er cyklister, og der er derfor lavet en hel del tilbagetrukket stikrydsninger i rundkørsler. .

## 4 Køretøjerne

### Generelle tiltag

#### 4.1 Sorte bokse *Fokusområde 1, 3, 7, 8, 9, 10*

Ansvar *Justitsministeriet og Transportministeriet/Færdselsstyrelsen*

I EU's trafiksikkerhedspakke, forordning 2019/2144, for køretøjer indgår krav om montering af kollisionsdatarekorder (de registrerede data vil alene være tilgængelige for EU-Kommissionen med henblik på erfaringsindsamling). Forordningen medfører forbud mod registrering af nye person- og varebiler uden sorte bokse fra den 6. juli 2024, og af nye lastbiler og busser fra 7. januar 2029.

#### 4.2 Teknologiske løsninger i biler

Ansvar: *Skatteministeriet, Justitsministeriet og Transportministeriet/Færdselsstyrelsen*

##### 4.2.1 "Linjevogter", der advarer, hvis man er på vej ud af sin vognbane **Fokusområde 3, 7, 8, 9**

I EU's trafiksikkerhedspakke, forordning 2019/2144, for køretøjer indgår krav til linjevogter/vognbaneassistance. Forordningen medfører forbud mod registrering af nye person- og varebiler uden linjevogter fra den 6. juli 2024. (er allerede krav til lastbiler og busser).

##### 4.2.3 Træthedetsdetektor **Fokusområde 3, 8, 9**

I EU's trafiksikkerhedspakke, forordning 2019/2144, for køretøjer indgår krav til trætheds- og opmærksomhedsadvarsel. Forordningen medfører forbud mod registrering af nye motorkøretøjer uden træthedetsdetektor fra den 6. juli 2024. Fra den 6. juli 2026 udvides forbuddet til registrering af motorkøretøjer, der ikke er udstyret med et avanceret distraktionsadvarselssystem.

##### 4.2.4 Nødbremsesystem **Fokusområde 1, 3, 5, 6, 10**

I EU's trafiksikkerhedspakke, forordning 2019/2144, for køretøjer indgår krav til nødbremsesystem. Forordningen medfører forbud mod registrering af nye person- og varebiler uden nødbremsesystem fra den 6. juli 2024 (er allerede krav til lastbiler og busser).

##### 4.2.5 Baksensor **Fokusområde 5, 6**

I EU's trafiksikkerhedspakke, forordning 2019/2144, for køretøjer indgår krav til bakdetektion. Forordningen medfører forbud mod registrering af nye motorkøretøjer uden baksensor fra den 6. juli 2024.

##### 4.2.6 Fodgængervenlige fronter **Fokusområde 5, 6**

I EU's trafiksikkerhedspakke, forordning 2019/2144, for køretøjer indgår forbedrede krav til fodgængervenlige fronter. Kravene i forordningen træder i kraft den 6. juli 2024 for nye person- og varebiler.

#### 4.3 Fornyelse af bilparken *Fokusområde 5, 6, 7, 8, 9, 10*

*Ansvar: Miljøministeriet og Miljøstyrelsen*

Ordringen med skrotningsgodtgørelse blev igangsat i 2000 og er løbende justeret. I 2017 blev godtgørelsen sat op fra 1.500 kr. til 2.200 kr. I perioden 2013-2020 er omkring 900.000 biler blevet skrottet med godtgørelse, hvilket har medvirket til at fjerne de ældste og mindst sikre biler fra trafikken.

### **Specifikke tiltag**

#### 4.10 Hastighedsbegrænsere i biler *Fokusområde 1, 7, 8, 9, 10*

*Ansvar: Justitsministeriet, Transportministeriet/Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen*

I EU's trafikikkerhedspakke, forordning 2019/2144, for køretøjer indgår krav til intelligent farttilpasning (advarsel ved overskridelse af tilladt hastighed). Forordningen medfører forbud mod registrering af nye motorkøretøjer uden hastighedsbegrænsere fra den 6. juli 2024.

#### 4.11 Alkolås i biler *Fokusområde 2, 9*

*Ansvar: Justitsministeriet*

I EU's trafikikkerhedspakke, forordning 2019/2144, for køretøjer indgår krav til mulighed for eftermontering af alkolås. Forordningen medfører forbud mod registrering af nye motorkøretøjer uden denne mulighed fra den 6. juli 2024.

#### 4.12 Udbredelse af selealarm *Fokusområde 4, 7*

*Ansvar: Skatteministeriet, Justitsministeriet og Transportministeriet/Færdselsstyrelsen*

Selealarm blev obligatorisk for førersædet i alle nye personbiler fra 2014, og pr. 1. september 2021 skal der (fra tidligere EU-lovgivning) være selealarm på alle pladser i person- og varebiler, og på forsæderne i lastbiler og busser.

#### 4.13 Elektronisk kørekort *Fokusområde 2, 7*

*Ansvar: Justitsministeriet*

I 2020 blev det muligt at installere en kørekort-app som er et supplement til det fysiske kørekort.

#### 4.14. Køretøjstekniske tiltag mod højresvingsulykker *Fokusområde 6*

*Ansvar: Rådet for Sikker Trafik, Transportministeriet/Færdselsstyrelsen, Transportministeriet/Vejdirektoratet, kommuner og transportbranchen*

I EU's trafikikkerhedspakke, forordning 2019/2144, for køretøjer, indgår krav til detektion af bløde trafikanter på højre side af køretøjet, for busser og lastbiler. Forordningen medfører forbud mod registrering af nye busser og lastbiler der ikke er udstyret med denne detektion fra den 6. juli 2024. Der vil også blive stillet krav til forbedret direkte udsyn (men først fra den 6. juli 2029). Kravene er ved at blive forhandlet i FN. I spørgeskema til kommuner i 2015 fortalte kommuner om et fåtal initiativer, som at få eftermonteret spejle på kommunale køretøjer eller at stille krav til sikker transport/kørsel i forbindelse med udbud af vintertjeneste, skoletransport eller kollektiv trafik.

## **5 Øvrige tiltag**

### **Generelle tiltag**

*5.1 Bedre skadesturegistrering      Fokusområde 5, 6, 7, 8, 9, 10*

*Ansvar: Regionerne og politi*

Flere kommuner er begyndt at bruge ulykkesdata fra akutmodtagelser (skadestuer) i det lokale sortpletarbejde sammen med data fra politiregistrerede ulykker.

## **Forskning og undersøgelser**

I handlingsplanen blev behovet for forskning og undersøgelser i forhold til trafikssikkerhed formuleret. Der blev foreslået forskningsindsatser for hvert fokusområde og også generelle forskningsindsatser.

I handlingsplansperioden er der gennemført et stort antal relevante undersøgelser. Det er ikke muligt at medtage alle undersøgelser og forskningsprojekter i denne statusopgørelse. Der henvises til de enkelte aktører på dette område. Der er tale om:

- Danmarks Tekniske Universitet, DTU
- Aalborg Universitet, AAU
- Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, HVU

Derudover har andre aktører, som Rådet for Sikker Trafik og Vejdirektoratet, bestilt og fået gennemført forskellige trafikssikkerhedsrelaterede undersøgelser, også ved private konsulentfirmaer.

### ***Faktaark om tiltagenes effekter***

Et omfattende arbejde blev udført i 2013 ved at samle eksisterende viden om effekter af alle handlingsplanens tiltag. Denne viden blev publiceret på Færdselssikkerhedskommissionens hjemmeside i fem publikationer, en for hver af tiltagsgrupperne. Publikationerne blev omtalt som faktaark.

- Faktaark 1 - Lovgivning, sanktion og kontrol
- Faktaark 2 - Undervisning og kommunikation
- Faktaark 3 - Vejene
- Faktaark 4 - Køretøjerne
- Faktaark 5 - Øvrige tiltag og forskningsemner

Tiltag, gennemførelse og ansvar

Tiltag	Gennemført	Ansvar
<b>1 LOVGIVNING, SANKTION OG KONTROL</b>		
<b>Generelle tiltag</b>		
1.1 Målrettet kontrol	ja	JM
1.2 Adgang til køretøjernes elektroniske data	ja	JM
<b>Specifikke tiltag</b>		
<b><i>1.10 Klip ved 20% hastighedsoverskridelse</i></b>	<b><i>nej</i></b>	<b><i>TRM</i></b>
1.11 Ejeransvar ved færdselsovertrædelser	ja	TRM
<b><i>1.12 Promillegrænse på 0,2</i></b>	<b><i>nej</i></b>	<b><i>TRM</i></b>
<b><i>1.13 Klip i kørekort for manglende sele- og hjelmbrug</i></b>	<b><i>nej</i></b>	<b><i>TRM</i></b>
<b><i>1.14 Behandlingstilbud til spiritusdømte</i></b>	<b><i>nej</i></b>	<b><i>TRM</i></b>
1.15 Udbredelse af screeningsalkometre	ja	JM
1.16 Udbredelse af screeningsinstrument til narkotikakørsel	ja	JM
1.17 Brugen af Automatisk trafikkontrol intensiveres	ja	JM, TRM
<b><i>1.18 Lovkrav om refleksvest</i></b>	<b><i>nej</i></b>	<b><i>TRM</i></b>

Tiltag	Gennemført	Ansvar
<b>2 UNDERVISNING OG KOMMUNIKATION</b>		
<b>Generelle tiltag</b>		
2.1. Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder	ja	Rfst, TRM, JM
2.2. Trafikpolitik på skoler	ja	Kom, Rfst
<b>2.3. Trafikpolitik i frivillige foreninger</b>	<b>nej</b>	<b>Kom, Rfst</b>
2.4.1. Hastighedskampagner	ja	Rfst, Kom, Pol
2.4.2. Uopmærksomhedskampagner	ja	Rfst, Kom, Pol
2.4.3. Spirituskampagner	ja	Rfst, Kom, Pol
2.4.4. Kampagner om cyklisters risiko i kryds	ja	Rfst, Kom, Pol
2.4.5. Kampagner om øget brug af cykelhjelme	ja	Rfst, Kom, Pol
2.4.6. Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion	ja	Rfst, Kom, Pol
2.4.7. Kampagner om øget selebrug	ja	Rfst, Kom, Pol
<b>2.4.8. Kampagner om at "læse vejen"</b>	<b>nej</b>	<b>Rfst, Kom, Pol</b>
2.4.9. Kommunikationsindsatser om ældres risiko i kryds	ja	Rfst, Kom, Pol
<b>Specifikke tiltag</b>		
2.10 Bedre køreundervisning (trinvis kørekort)	ja	TRM
2.11 Bedre kørelæreruddannelse	ja	JM/TRM
2.12 Udbredelse af reflekser	ja	JM/TRM, Rfst, Kom



Tiltag	Gennemført	Ansvar
<b>3 VEJENE</b>		
<b>Generelle tiltag</b>		
3.1. Trafiksikkerhedsrevision	ja	TRM, VD, Kom
3.2. Trafiksikkerhedsinspektion	ja	TRM, VD, Kom
3.3. Systematisk vejteknisk ulykkesbekæmpelse	ja	TRM, VD, Kom
3.4. Kommunale handlingsplaner	ja	Kom
<b>3.5. Lokale hastighedsplaner</b>	<b>nej</b>	<b>TRM, VD, Kom</b>
<b>3.6. Selvforklarende veje</b>	<b>nej</b>	<b>TRM, VD, Kom</b>
<b>Specifikke tiltag</b>		
3.10. Hastighedsdæmpende foranstaltninger	ja	TRM, VD, Kom
3.11. Reduktion af distraكتورer uden for bilen	ja	TRM, VD, Kom
3.12. Bedre udformning af kryds og krydsningssteder i byer	ja	TRM, VD, Kom
3.12.1 Forbedrede krydsningsfaciliteter for fodgængere	ja	TRM, VD, Kom
3.12.2 Overkørsler i vigepligtsregulerede kryds	ja	TRM, VD, Kom
3.12.3 Tilbagetrukket stoplinje	ja	TRM, VD, Kom
3.12.4 Afkortede cykelstier	ja	TRM, VD, Kom
3.13. Signaltekniske forbedringer	ja	TRM, VD, Kom
3.14 Bedre mulighed for etablering af hastighedszoner	ja	TRM
3.15. Rumleriller på veje i åbent land	ja	TRM, VD, Kom
3.16. Midterautoværn på større veje	ja	TRM, VD, Kom
3.17. Midterudvidelse i kurver	ja	TRM, VD, Kom
3.18. Afmærkning i kurver	ja	TRM, VD, Kom
3.19. Etablering af sikre sideområder	ja	TRM, VD, Kom
3.20 Etablering af "2 minus 1-veje" i åbent land	ja	Kom
3.21 Lokal hastighedsbegrænsning i kryds i åbent land	ja	TRM, VD, Kom
3.22 Variable hastighedstavler	ja	TRM, VD, Kom
3.23 "Din fart"-tavler	ja	TRM, VD, Kom
3.24 Vejlukninger (åbent land)	ja	TRM, VD, Kom
3.25 Etablering af rundkørsler	ja	TRM, VD, Kom
3.26 Venstresvingskanalisering i vigepligtsregulerede kryds i åbent land	ja	TRM, VD, Kom
3.27 Cykelstier i åbent land	ja	TRM, VD, Kom
3.28 Separering af cyklister og motorkøretøjer i rundkørsler	ja	TRM, VD, Kom

Tiltag	Gennemført	Ansvar
<b>4 KØRETØJERNE</b>		
<b>Generelle tiltag</b>		
4.1 Sorte bokse	ja	JM, TRM, Fstyr
4.2 Teknologiske løsninger i biler		
4.2.1 "Linjevogter", der advarer, hvis man er på vej ud af sin vognbane	ja	Skattemin, JM, TRM, Fstyr
<b>4.2.2 Blindvinkeldetektor</b>	<b>nej</b>	<b>Skattemin, JM, TRM, Fstyr</b>
4.2.3 Træthedsdetektor	ja	Skattemin, JM, TRM, Fstyr
4.2.4 Nødbremsesystem	ja	Skattemin, JM, TRM, Fstyr
4.2.5 Baksensor	ja	Skattemin, JM, TRM, Fstyr
4.2.6 Fodgængervenlige fronter	ja	Skattemin, JM, TRM, Fstyr
4.3 Fornyelse af bilparken	ja	Miljøministeriet og Miljøstyrelsen
<b>Specifikke tiltag</b>		
4.10 Hastighedsbegrænsere i biler	ja	JM, TRM, VD, Fstyr
4.11 Alkolås i biler	ja	JM
4.12 Udbredelse af selealarm	ja	JM
4.13 Elektronisk kørekort	ja	JM
4.14. Køretøjstekniske tiltag mod højresvingsulykker	ja	TRM, VD, FSTYR, Rfst, kom, branchen
<b>5 ØVRIGE TILTAG</b>		
<b>Generelle tiltag</b>		
5.1 Bedre skadestueregistrering	ja	Regioner, Politi
<b>5.2 Digitalt hastighedskort</b>	<b>nej</b>	<b>TRM, VD</b>

## Færdselssikkerhedskommissionen

### Referencer

Færdselssikkerhedskommissionen, Handlingsplan 2013-2020

<https://faerdsselssikkerhedskommissionen.dk/media/1058/handlingsplan-2013-2020-hver-ulykke-er-%C3%A9n-for-meget-et-faelles-ansvar.pdf>

Færdselssikkerhedskommissionen, Opfølgingsnotat 2014

<https://faerdsselssikkerhedskommissionen.dk/media/1062/opfoelgningsnotat-2014-final.pdf>

Færdselssikkerhedskommissionen, Statusnotat 2017

<https://faerdsselssikkerhedskommissionen.dk/media/1060/kommenteret-statusnotat-praesentation-trm-2017-med-noter.pdf>

Færdselssikkerhedskommissionen, Faktaark

<https://faerdsselssikkerhedskommissionen.dk/media/1053/faktaark-1-lovgivning-sanktion-og-kontrol.pdf>

<https://faerdsselssikkerhedskommissionen.dk/media/1054/faktaark-2-undervisning-og-kommunikation.pdf>

<https://faerdsselssikkerhedskommissionen.dk/media/1055/faktaark-3-vejene.pdf>

<https://faerdsselssikkerhedskommissionen.dk/media/1056/faktaark-4-koeretojerne.pdf>

<https://faerdsselssikkerhedskommissionen.dk/media/1057/faktaark-5-ovrigt.pdf>

Vejdirektoratet, ulykkesstatistik

<https://www.vejdirektoratet.dk/tema/trafiksikkerhed-og-ulykkesstatistik>

Rådet for Sikker trafik, udvalgte målepunkter

<https://www.sikkertrafik.dk/>