

Hver ulykke er én for meget

Regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed

Trafikministeriet 1997

Forord

Hver ulykke er én for meget. Det er den grundlæggende holdning, regeringen ønsker skal præge de kommende års trafiksikkerhedsarbejde. Trafik-ulykker skal ikke betragtes som et nødvendigt onde. Det er en forkert tankemåde. Vi skal gøre alt for, at mennesker ikke dør og invalideres i trafikken. Bag hver eneste trafikulykke er der mennesker, som føler sorg og smerte.

I 1995 registrerede politiet knap 600 trafikdræbte og ca. 10.000 tilskadekomne. Risikoen for at komme ud for en trafikulykke er væsentligt større i Danmark end i andre lande, vi ellers sammenligner os med - Norge, Sverige, Finland, Holland og England. Det finder regeringen uacceptabelt. Danmark bør være i den europæiske superliga, når det gælder trafiksikkerhed.

Det er klart, at en trafiksikkerhedsfremmende indsats koster penge, men problemet klares ikke med penge alene. Opgaven er stor og vanskelig, men ikke uløselig. Der er behov for en bredere forståelse for problemets vigtighed og en stærkere vilje til at løse opgaven.

Mange myndigheder og organisationer arbejder allerede i dag med at gøre trafikken sikker. Det fortsatte arbejde forudsætter fuld opbakning fra alle, der beskæftiger sig med trafiksikkerhed. Kommuner, amter, lokale færdselssikkerhedsråd, politi og politikere skal på banen - også virksomheder opfordres til at påtage sig en aktiv rolle i trafiksikkerhedsarbejdet. Samarbejdsvilje hos alle er nødvendig, hvis målet skal nås. Det vil give resultater, som alle kan få glæde af.

Jeg fremlægger hermed regeringens plan for, hvad den i de kommende år vil gøre for at forbedre trafiksikkerheden.

Bjørn Westh
Trafikminister

Sammenfatning

1. Hver ulykke er én for meget

- Opgør med myten om de nødvendige ulykker
- Trafikudviklingen og sikkerheden
- Trafikulykker - et velfærdsproblem
- Offentlige udgifter til personskader
- Samarbejde mellem mange aktører

2. En national opgave

- Indsatser mod ulykker med for høj hastighed
- Information, kampagner og kontrol
- Hastighedsplanlægning
- Fartdæmpende ombygninger
- Områdevisse trafiksaneringer
- 2+1-veje
- Faste genstande
- Indsatser mod ulykker med sprit
- Bedre behandlingstilbud
- Information, kampagner og færdselskontrol
- Alternative muligheder
- Undervisning
- Indsatser mod ulykker med cykler
- Information, kampagner og undervisning
- Ombygning af veje og stier
- Afmærkning i kryds
- Indsatser mod ulykker i kryds
- Information, kontrol og kampagner om vigepligt
- Stoptavler
- Øget kontrol med rødkørsel
- Forbedring af vigepligtskryds
- Forbedring af signalregulerede kryds
- Hastighedsbegrænsning i signalregulerede kryds
- Sortpletarbejde
- Samlet indsats

3. Regeringens initiativer

- Lovgivning og sanktioner
- Hastighedsovertrædelser
- Spritkørsel
- Tunge køretøjer
- Forslag til ændring af vejlovgivningen
- Cyklers indretning og sikkerhedsudstyr
- Mere sikre biler
- Informationskampagner og færdselskontrol
- Information og kampagner
- Øget politikontrol
- Automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol
- Offentlige og private virksomheder i trafiksikkerhedsarbejdet
- Statens egne virksomheder
- Private virksomheder
- Viden om trafiksikkerhed
- Forskning og udvikling
- Trafikpuljer

Ulykkesanalysegruppe
Uddannelse
Indsamling og formidling af viden og data
Ombygning af farlige kryds og strækninger
Opfølgning og evaluering
Statens investeringer i sikker trafik 1997-2000

4. Det langsigtede trafiksikkerhedsarbejde

Bilag

Sammenfatning

Antallet af dræbte i trafikken er mere end halveret siden 1970. Det er en positiv udvikling, men der er fortsat brug for en stor indsats for at bringe ulykkestallet yderligere ned. Siden 1970 er der dræbt ca. 20.000 personer i trafikken, svarende til antallet af indbyggere i f.eks. Skive by. Hvert år dræbes knap 600 mennesker i trafikken i Danmark og ca. 10.000 kommer til skade. Regeringen finder, at disse tal er uacceptable. De menneskelige omkostninger er betydelige, utrygheden ved at færdes i trafikken og de offentlige udgifter som følge af ulykkerne er meget store.

Regeringen finder, at trafikulykker bør betragtes som et velfærdsproblem. Hver time, døgnet rundt, året rundt sker der i gennemsnit en trafikulykke med personskade. Ulykkerne har ikke alene konsekvenser for de direkte implicerede. Også de pårørende, arbejdspladserne, stat, amter og kommuner kan mærke følgevirkningerne. Risikoen for ulykker skaber også utryghed i samfundet. Utryghed ved at sende små børn uledsagede i skole eller til fritidsaktiviteter, utryghed for ældre. Trafikulykker forårsager et større tab af leveår end f.eks. kræft eller hjerte- og karsygdomme. Det hænger sammen med, at trafikulykker i højere grad end sygdomme rammer børn og unge.

Der er således god grund til en øget indsats til bekæmpelse af trafikulykker. Regeringen finder, at der er behov for en ny tankegang i trafiksikkerhedsarbejdet. En tankegang, der tager sit udgangspunkt i, at man principielt ikke accepterer, at der sker ulykker med dræbte eller alvorlige personskader. Det svarer til den tankegang, man møder på arbejdsskadeområdet, hvor man netop går ud fra, at der ikke må forekomme ulykker.

Trafiksikkerhed er en opgave, hvor en række aktører hver for sig spiller en rolle. Regeringen er enig med Færdselssikkerhedskommissionen i, at indsatsen i de kommende år bør koncentreres om fire hovedtemaer: Hastighed, sprit, kryds og cyklister. Hvis staten, amterne og kommunerne i de kommende år tilsammen laver sikkerhedsfremmende foranstaltninger svarende til ca. 200 kr. om året pr. indbygger, så skønnes antallet af dræbte at kunne reduceres med godt 160 personer pr. år og antallet af tilskadede med ca. 2100 personer pr. år. En sådan indsats vil samtidig lette det offentlige udgiftsbehov til sygehuse, plejehjem, pensioner m.v.

I den fortsatte ulykkesbekæmpende indsats finder regeringen, at der både skal arbejdes med virkemidler, der har en umiddelbar og dokumenteret effekt, og med virkemidler, hvis effekt først vil slå igennem på lidt længere sigt.

Manglende overholdelse af hastighedsgrænserne er et væsentligt trafiksikkerhedsproblem. Ca. 100 trafikdrab og 1.500 personskader vil hvert år kunne undgås, hvis de gældende hastighedsgrænser bliver overholdt.

Regeringen vil informere om den betydelige risiko ved selv mindre hastighedsoverskridelser og iværksætte målrettede og gentagne kampagner for at påvirke trafikanternes hastighedsadfærd.

Erfaringen viser, at kampagner virker bedst, hvis de understøttes af en øget kontrolindsats fra politiets side. Regeringen vil i 1997 gennemføre forsøg med udnyttelse af mere avanceret teknologi, der vil kunne effektivisere

kontrolindsatsen betydeligt. Således vil trafikanter, der overskrider hastigheds-grænserne, opleve en væsentligt øget sandsynlighed for at blive opdaget.

I forbindelse hermed bør praksis for førerretsfrakendelse skærpes, således at en sådan frakendelse som udgangspunkt sker ved en overskridelse af hastighedsgrænserne med 60 pct.

Antallet af spritulykker er i de seneste ti år faldet mere end andre typer ulykker. Trods denne positive udvikling er der sprit med i ca. 25 pct. af alle dødsulykker. Langt hovedparten af dræbte i sprituheld - ca. 60 pct. - er enten selv påvirkede eller passagerer i den spirituspåvirkedes køretøj.

Bekæmpelse af spritulykker sker bedst ved anvendelse af samme treklang som ved hastighedsovertrædelserne: Målrettet informations- og kampagneindsats, øget kontrolindsats og skærpede sanktioner. Straffen bør skærpes, når spritkørsel finder sted i et stjålet køretøj, hvor der hyppigt også er tale om hasarderet hastighedskørsel, ligesom der også ved betinget frakendelse af førerretten ved spritkørsel bør stilles krav om, at føreren - for at beholde kørekortet - skal bestå en kontrollerende køreprøve.

Det er regeringens principielle opfattelse, at alkohol og bilkørsel ikke hører sammen. Regeringen vil derfor tilvejebringe et grundlag for positivt at overveje at foreslå den nuværende promillegrænse nedsat fra 0,8 til 0,5 promille.

Der skal fortsat arbejdes med at forbedre køretøjernes sikkerhed ved både internationalt og nationalt at skærpe kravene til indretning og udstyr. Aktuelt planlægger regeringen skærpelser både for lastbiler og for cykler.

Den trafiksikkerhedsfremmende indsats kalder på mange forskellige aktørers konstante engagement. Regeringen vil med de amtslige og kommunale organisationer drøfte mulighederne for at understøtte kommunernes og amternes systematiske indsats gennem fastlæggelse af lovmæssige krav, der indebærer, at trafiksikkerhed bliver et fast og tilbagevendende punkt på kommunalbestyrelsernes og amtsrådenes dagsorden.

Regeringen finder, at det vil være ønskværdigt, hvis man også i virksomheder, der skaber megen trafik, vil gøre en forstærket indsats for at højne trafiksikkerheden. Regeringen vil gerne gennemføre pilotprojekter med nogle private virksomheder for i fællesskab at vinde erfaringer med, hvordan opgaven bedst kan gribes an.

En række statslige institutioner og styrelser udfører et omfattende transportarbejde, og det er naturligt, at der også laves særlige planer for disse institutioners og styrelser mulighed for at bidrage til forbedring af trafiksikkerheden. Blandt de statslige styrelser er forsvaret særlig interessant, fordi der her er gode muligheder for at undervise og påvirke unge mænd - en aldersgruppe, der uheldsmæssigt har særlig stor risiko i trafikken.

Også på anden måde lægger regeringen op til en øget undervisnings- og uddannelsesindsats. Ud over at inddrage arbejdsmarkedsuddannelserne, ungdomsuddannelserne og folkeskolen, ønsker regeringen at lave et forsøgsprojekt sammen med et amt og dette amts kommuner, hvor jobpulje-ordningen søges udnyttet til at muliggøre en helt ny undervisningsindsats for børn i før-skole-alderen.

Regeringen har siden sin tiltræden lagt betydelig vægt på at afsætte midler til sikkerhedsmæssige forbedringer af farlige strækninger og kryds. Gennem Trafikministeriets særlige trafikpulje er der igangsat spændende demonstrationsprojekter i samarbejde med en række kommuner. Regeringen ønsker at fortsætte denne linie og påregner at kunne afsætte ialt næsten 1 mia. kr. til sikkerheds- og tryghedsfremmende formål set over den næste fireårsperiode. En ikke uvæsentlig del af disse midler ser regeringen gerne anvendt til medfinansiering af projekter på amtslige og kommunale veje.

Gennem den foreslåede indsats regner regeringen med alene for sin del at kunne bidrage til en reduktion i antal dræbte på godt 75 personer pr. år og en reduktion i antal tilskadekomne på 960 personer pr. år.

Når hertil lægges effekten af den indsats kommuner og amter samt private og offentlige virksomheder forventes at gøre, finder regeringen, der er lagt et godt spor ud i retning mod en situation, hvor alvorlige trafikulykker principielt opfattes og behandles som uacceptable.

Der er således håb om at få godt fat i et alvorligt velfærdsproblem, som i dag tynger det danske samfund. Dette kræver imidlertid engagement og aktiv medvirken både fra kommuner og amter, offentlige og private virksomheder samt fra hver enkelt trafikant.

1 Hver ulykke er én for meget

I dette afsnit beskrives udviklingen i antallet af trafikdræbte og tilskadekomne i forhold til den voksende trafik. Trafikulykker og utryghed i trafikken er et problem i velfærdssamfundet. Der er store menneskelige omkostninger forbundet med trafikulykker, ligesom også de økonomiske konsekvenser er store for virksomhederne, for staten, amterne og kommunerne i form af direkte udgifter til behandling og pleje af ofre for trafikulykker. Der er således også et betydeligt økonomisk incitament til en øget ulykkesbekæmpelse.

Opgør med myten om de nødvendige ulykker

Regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed bygger på en vision om et transportsystem uden ulykker med dræbte eller alvorligt tilskadekomne. Som konkret mål er det en utopi, men regeringen finder det vigtigt, at en sådan tankegang gennemsyrrer trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark. Sådan er det, når det gælder sikkerhed på arbejdspladsen, og sådan bør det være, når det gælder sikkerhed i trafikken.

Regeringen finder, at f.eks. børn og ældre bør nyde samme sikkerhedsmæssige bevågenhed, som de ansatte, der færdes på arbejdspladserne. Men det kræver, at vi ændrer vores tankegang med hensyn til trafikken.

Vi må opgive den passive holdning, at trafikulykker er "et nødvendigt onde", som samfundet må leve med, hvis vi skal fastholde vores økonomiske, erhvervsmæssige og sociale udvikling. Det høje ulykkestal er en udfordring, der bestandig skal bearbejdes.

Vi må også afvise den enkeltes ret til at køre så stærkt, som han eller hun har lyst til. Konsekvenserne for andre mennesker er alt for alvorlige til, at dette kan tillades.

Tankegangen stiller krav til centrale og lokale myndigheder, og den stiller krav til os alle som trafikanter. Visionen - den ændrede tankegang - er et vigtigt middel til at opnå en fortsat reduktion i ulykkestallet. Regeringen vil derfor arbejde for at få bred accept af visionens tankegang; hos myndigheder, på arbejdspladser, i skoler, foreninger og klubber. Øget trafiksikkerhed giver større kvalitet i velfærdssamfundet.

Der er brug for et holdningsskift. Velfærdssamfundet skal skabe trygge rammer for alle - også i trafikken. Det er uacceptabelt, hvis dagligdagen præges af utryghed ved at bevæge sig fra et sted til et andet, eller ved at sende børn uledsagede i skole.

Regeringen vil arbejde for en udvikling inden for vejtransporten, hvor hver ulykke opfattes og behandles som uacceptabel.

Det betyder, at regeringen vil lægge vægt på initiativer, der forbedrer vejenes sikkerhedsmæssige standard, forbedrer køretøjernes sikkerhedsmæssige egenskaber og påvirker trafikanternes bevidsthed om ulykkesrisiko og risikobetonet adfærd i trafikken.

Trafikudviklingen og sikkerheden

På 25 år fra 1970 til 1995 er biltrafiken vokset med over 80 pct. Den øgede trafik er udtryk for større mobilitet, bedre muligheder for arbejde, uddannelse og oplevelser - faktorer der alle bidrager til øget velfærd og livskvalitet.

Hvor der i 1970 var næsten 1.300 dræbte i trafikken om året, var der 582 dræbte og ca. 10.000 tilskadekomne i 1995. Antallet af dræbte er således mere end halveret på 25 år. Det er en positiv udvikling, men antallet af trafikulykker er fortsat uacceptabelt stort.

I de seneste 25 år kan man altså se en udvikling, hvor antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken er faldet markant, samtidig med at trafikken er vokset. Forklaringen på denne udvikling - som i øvrigt er karakteristisk for alle de vesteuropæiske lande - er et gunstigt samspil mellem mere sikre veje, mere sikre køretøjer og mere risikobevindte trafikanter. Hertil kommer særlige tiltag, som f.eks. faste fartgrænser, tvungen brug af sikkerhedsseler samt en aktiv indsats over for spirituskørsel. I løbet af 25-års perioden er antallet af dræbte og tilskadekomne derfor faldet *på trods af* den voksende trafik: Sikkerhedsudviklingen har været en stærkere faktor end trafikudviklingen.

Den direkte sammenhæng mellem trafikmængde og sikkerhed er naturligvis modsat. Inden for et kort tidsrum vil øget trafik medføre flere dræbte og tilskadekomne. En trafikvækst på 20 pct. på en to-sporet landevej vil alt andet lige få antallet af ulykker til at vokse med ca. 15 pct.

En reduceret vækst i biltrafikken vil ikke alene være en fordel for trafiksikkerheden. Den vil også være til fordel for andre trafikskabte gener som støjplagede boliger, luftforurening og CO₂-udslip.

I den trafikpolitiske redegørelse "Trafik 2005" fra 1993 har regeringen lagt en ny kurs mod en udvikling og en omlægning af transportsystemet, hvor øget mobilitet skal opnås inden for de grænser, der sættes af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.

Regeringen vil på længere sigt fremme sikre og miljøvenlige transportformer, effektivisere anvendelsen af de enkelte transportmidler og dæmpe trafikvæksten. På kort sigt vil trafikken og dens sammensætning dog næppe ændres markant. Indsatsen for øget trafiksikkerhed har således både en langsigtet og en kortsigtet dimension.

I 1995 registrerede politiet 582 trafikdræbte og ca. 10.000 tilskadekomne i trafikken, heraf ca. 5.600 alvorligt tilskadekomne og ca. 4.400 lettere tilskadekomne.

Ved politiregistrerede ulykker defineres en tilskadekomnen groft sagt som en person, der kræver lægebehandling. De alvorlige personskader er hovedlæsioner, skader på indre organer og knoglebrud. Lettere personskader er f.eks. sår eller større hudafskrabninger, som bliver behandlet på skadestue uden hospitalsindlæggelse.

Mindre hudafskrabninger, små snitsår eller blå mærker, som ikke kræver lægebehandling, bliver ikke registreret af politiet.

Af de ca. 10.000 politiregistrerede tilskadekomne bliver ca. 50 pct. skadestuebehandlet, 35 pct. indlagt på hospital, 10 pct. indlagt til observation og 5 pct. behandlet andre steder.

Politiet får ikke kendskab til alle ulykker. Det skønnes, at 50-60.000 personer behandles på skadestuer hvert år som følge af trafikulykker. Politiet opfanger således kun en sjettedel af alle personskader. For de alvorlige personskaders vedkommende opfanges ca. halvdelen. Kun tallet for de dræbte er præcist.

Trafikulykker

– et velfærdsproblem

Regeringen finder, at der i et velfærdssamfund bør være udstrakt frihed for den enkeltes udfoldelse. Naturligvis skal der være frihed under ansvar - også i trafikken. Ansvar for andre, og især ansvar for de svageste. I trafikken væltes de sikkerhedsmæssige konsekvenser af uansvarlig adfærd ofte over på andre, og ofte over på netop de svageste trafikanter.

Trafikulykker rammer uforudsigeligt og skaber stor utryghed.

Trafikulykker er især tragiske, når de rammer børn og unge. Trafikulykker er den absolut hyppigste dødsårsag for denne aldersgruppe. Ifølge Fersi (Forum of European Road Safety Research Institutes) er det samlede antal tabte leveår ved trafikulykker større end ved nogen anden type ulykke og større end ved de mest udbredte sygdomme som f.eks. kræft eller hjerte- og karsygdomme. Det skyldes, at disse ulykker rammer så mange børn og unge. Regeringen ønsker, at der udvises et særligt hensyn til de svageste i trafikken: børn, unge og ældre.

Fodgængere og cyklister er særligt udsatte trafikanter. Det er således mindst 6 gange farligere at bevæge sig 1 kilometer på cykel eller til fods, end det er at køre 1 kilometer i bil. Gennem de seneste år er ulykkesrisikoen for bilister faldet, mens risikoen for cyklister og fodgængere har været uændret. Bilisterne har således fået større personlig sikkerhed, men udsætter samtidig andre trafikanter for uændret risiko. Denne tendens harmonerer ikke med regeringens ønske om at forbedre forholdene for cyklister og forgængere.

Sammenlignes for eksempel antal trafikdræbte pr. 10.000 indbyggere mellem forskellige europæiske lande ligger Danmark i midten. Bedre end for eksempel de fleste sydeuropæiske lande, Italien, Spanien og Frankrig, men ringere end England, Holland, Norge, Sverige og Finland, lande som vi gerne sammenligner os med.

Hvis ulykkerne sættes i forhold til trafikken, f.eks. antal dræbte pr. 100 million kørte kilometer, ligger danskerne lidt bedre i statistikken. Vi har dog stadig en noget højere risiko for at blive involveret i trafik-ulykker end nordmænd, svenskere, englændere og hollændere.

Offentlige udgifter til personskader

Det er vanskeligt at opgøre de faktiske udgifter som følge af trafik-ulykker præcist. Det hænger især sammen med, at sundhedsmyndighederne traditionelt set registrerer skader på grundlag af diagnoser, der har betydning for den videre behandling og ikke på grundlag af årsagen til skaderne. Tilsvarende gælder for de sociale myndigheder, der heller ikke registrerer ydelser til trafikskadede særskilt.

Hidtil har det været praksis at opgøre de samfundsmæssige omkostninger til brug for samfunds-økonomiske vurderinger af investeringer i bl.a. trafikanlæg. Disse omkostninger omfatter behandling og pleje af trafikofre, genoptræning, politi og redningskorps og det produktionstab, samfundet har, når den skadede ikke kan deltage i produktionen. Dertil føjes et velfærdstab, der er udtryk for det personlige tab af velfærd, en trafikant eller dennes pårørende lider som følge af en trafikulykke.

Man kan også opgøre de direkte udgifter som stat, amter og kommuner har til personskader. De omfatter foruden de førnævnte udgifter til behandling, genoptræning og pleje, politi og redningskorps, også indkomstoverførsler, d.v.s. førtidspension, sygedagpenge og revalideringsydelse.

De offentlige kassers udgifter til personskader i trafikken er bl.a. ud fra oplysninger for patienter på Odense Universitetshospital skønnet til ca. 0,8 mia. kr om året (Kidholm et al.). Undersøgelsen bygger på personskader i trafikken i 1991-1993 og er bl.a. baseret på registeroplysninger og spørgeskema-besvarelser, men har ikke omfattet alle persongrupper, herunder personer, der er så skadede, at de ikke er i stand til selv at besvare et spørgeskema efter afsluttet hospitalsbehandling.

Supplerende undersøgelser tyder på, at beløbet på de 0,8 milliarder kr. er sat for lavt. Til beløbet må nemlig lægges bl.a. kommunernes udgifter til livsvarig pleje af trafikofre, der ikke er medtaget i fuldt omfang, f.eks. udgifter til plejehjem og pleje i eget hjem.

Allerede de foreliggende, foreløbige undersøgelser viser, at der kan være god økonomi i at styrke trafiksikkerhedsindsatsen. I den udstrækning trafikulykker kan undgås, vil både stat, amter og kommuner kunne opnå store besparelser, der letter presset på de offentlige kasser og skaber plads til andre påtrængende aktiviteter eller reducerer behovet for skatte- og afgiftsopkrævning.

Regeringen finder, at et bedre kendskab til ulykkesudgifterne og deres fordeling på forskellige offentlige kasser vil være nyttig og motiverende for den nødvendige ulykkesbekæmpende indsats. Regeringen vil derfor tage initiativ til en sådan undersøgelse.

Én ulykke blandt mange

NN blev kørt ned af en lastbil i november 1986. På det tidspunkt var han 31 år. Han fik åbent kraniebrud i højre side af hovedet, hjerneblødning og brækkede venstre skulder.

Han blev indlagt på det lokale sygehus, men umiddelbart efter overført til Århus Kommunehospital for at blive opereret. Efter en måned blev han flyttet tilbage til den neurologiske afdeling på det lokale sygehus. Han lå i respirator i 3 måneder og var bevidstløs indtil marts 1987. Som følge af skaden var han lammet i venstre side.

I april kom han i genoptræning med daglig fysioterapi og ergoterapi på Hald Ege i 3-4 måneder. Herefter blev han udskrevet til eget hjem, men trænede næsten hver dag på det lokale sygehus.

I 1988 var han 3 måneder på Vejle Fjord, og fortsatte resten af året træningen på det lokale sygehus. Herefter var han et halvt år på Egmont Højskole. Det betalte han selv. Han har også en overgang selv betalt hjælp hos en psykolog.

3 år efter ulykken gik NN og hans kæreste fra hinanden.

Idag (1996) har NN stadig en gang imellem smerter i venstre side. Han bruger smertestillende piller, men har derudover ikke regelmæssig brug af medicin. Han har gangbesvær, vanskeligt ved at koncentrere sig og har en lidt snøvlende og langsom tale.

Han har hjemmehjælp 4x2 timer om ugen og går til fysioterapi 2 gange om ugen. Han går desuden til varmvandssvømning 2 gange om ugen på det lokale sygehus.

Han får højeste førtidspension, og fik en erstatning på 1,6 mio kr. Erstatningens størrelse gør, at han ikke kan få kommunalt tilskud til højskoleophold.

Han kan køre med taxi og få refunderet udgiften af kommunen, på tidspunkter, hvor busserne ikke kører.

Ulykken har indtil nu kostet staten ca. 680.000 kr., amtet ca. 1.460.000 kr. og kommunen ca. 1.020.000 kr. - ialt ca. 3.160.000 kr.

Udgifterne fremover er beregnet til ca. 270.000 kr. om året. De går til hjemmehjælp og transport, som kommunen betaler, og til førtidspension, hvor udgifterne deles mellem stat og kommune. Kommunen vil således fremover bære den største del af udgifterne.

Hertil kommer udgifter for arbejdsgiver og forsikringsselskaber.

- Når de menneskelige omkostninger ikke nævnes.

Samarbejde mellem mange aktører

Et vellykket trafiksikkerhedsarbejde forudsætter en indsats af mange aktører, som hver især har forskellige virkemidler til rådighed.

Kommunerne og amterne har ansvar for planlægning, nyanlæg, drift og vedligeholdelse af hovedparten af landets vejnet. Gennem lokal informations- og kampagnevirksomhed og øvrigt forebyggende arbejde har de lokale myndigheder tillige mulighed for at gøre en værdifuld trafikikkerhedsfremmende indsats for deres borgere, ligesom der i børneinstitutioner og skoler er mulighed for at undervise og påvirke børns og unges trafikvaner.

Som følge af en aftale mellem regeringen og Amtsrådsforeningen i Danmark forventes ca. 2/3 af det gamle hovedlandevejsnet overdraget til amterne, som dermed vil få ansvaret for ialt ca. 10.000 km regionale trafikveje. Tilsvarende har kommunerne ansvaret for ca. 60.000 km veje, mens staten efter aftalen vil have ansvaret for ca. 1.600 km veje.

Antallet af tilskadekomne forventes at fordele sig med ca. 55 pct. på kommuneveje, 40 pct. på amtsveje og 5 pct. på det reducerede statsvejnet.

Billedet er anderledes, når de alvorligste ulykker med trafikdræbte vurderes. Her vil 48 pct. af ulykkerne ske på det nye amtsvejnet, 43 pct. på kommunevejene og 9 pct. på det reducerede statsvejnet.

Private og offentlige virksomheder lider store tab på grund af ulykker i forbindelse med sygefravær, reparation og udskiftning af køretøjer. Hvor udgifterne i første omgang dækkes af forsikringselskaberne, betales de i sidste ende af kundernes forsikringspræmier. Der er således en klar motivation for virksomhederne til at sikre de ansattes færden i trafikken, når de løser transportopgaver for virksomhederne.

Virksomhederne kan bl.a. bidrage til en forbedring af sikkerheden ved at sikre at køretøjerne er godt vedligeholdt, og at de gældende regler om hastighedsgrænser, køre- og hviletidsbestemmelser bliver overholdt. Virksomhederne kan desuden stille krav om overholdelse af sikkerhedsbestemmelserne til leverandører af transportydelser, ligesom de kan støtte medarbejdere på forskellig vis ved at tilbyde kurser i køreteknik eller ved at informere om trafikikkerhedsproblemet generelt.

Regeringen finder, at statens opgaver især skal udøves gennem

- Lov- og regelfastsættelse
- Nationale informationskampagner og øget færdselskontrol - gerne i tæt samarbejde med de lokale færdselsikkerhedsudvalg
- Samarbejde med offentlige og private virksomheder om trafikikkerhedsplaner, herunder udarbejdelse af planer for statens egne virksomheder
- Forskning, udvikling og formidling af viden om trafikikkerhed
- Forebyggelse af ulykker på statens egne veje
- Internationalt samarbejde
- Opfølgning og evaluering af regeringens handlingsplan for trafikikkerhed.

Regeringen vil tage en række initiativer, der skaber bedre rammer for samarbejdet mellem aktørerne. Regeringens egen indsats og initiativer i forhold til de mange aktører i trafikikkerhedsarbejdet gennemgås i kapitel 3.

2 En national opgave

En målrettet og koncentreret ulykkesbekæmpende indsats er nødvendig, hvis antallet af trafikulykker skal reduceres markant. Regeringen har med udgangspunkt i et katalog med indsatser gennemregnet et eksempel på den skønnede effekt af elementer i en øget trafiksikkerhedsindsats.

Eksemplet indeholder en række konkrete forslag, som kommuner og amter kan overveje at anvende, når der lokalt og regionalt planlægges trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger. Det lokale og regionale valg af løsninger må naturligvis afhænge af og tilpasses særlige lokale og regionale forhold, herunder de økonomiske midler, man lokalt kan afsætte til formålet.

Idéen med kataloget er at inspirere de mange aktører i trafiksikkerhedsarbejdet til at vælge netop de indsatser, der giver det bedste svar på lokale behov og problemer.

I det følgende præsenteres forslag til sådanne mulige indsatser. Omkostningerne til og den sikkerhedsmæssige effekt af de nævnte forslag til indsatser er illustreret i bilaget.

Indsatser mod ulykker med for høj hastighed

Hastighed er trafiksikkerhedens kerneproblem: Jo større hastighed, jo større er risikoen for ulykker, og jo alvorligere er konsekvenserne af hver enkelt ulykke. Derfor er en dæmpning af bilernes hastigheder en vigtig nøgle til at forbedre trafiksikkerheden.

Det understreges af, at de største fald i ulykkestallene i nyere tid er opnået ved indførelsen og den senere skærpelse af de generelle hastighedsgrænser i 1970'erne og 1980'erne.

Mange trafikanter overholder imidlertid ikke hastighedsgrænserne. Det viser regelmæssige hastighedsmålinger på tosporede hovedlandeveje: Gennemsnitshastighederne ligger godt 10 pct. højere end den tilladte hastighed, og adskillige bilister kører væsentligt hurtigere. Hastighedsmålinger på gennemfartsveje i byer viser tilsvarende hastighedsoverskridelser, og også de køretøjsbestemte hastighedsgrænser, der gælder for lastbiler og biler med påhæng, overskrides massivt.

Alt i alt er hveranden kørt kilometer i dag en kilometer, hvor de gældende hastighedsgrænser overskrides.

Følgende indsatser til dæmpning af bilernes hastigheder indgår i kataloget:

Information, kampagner og kontrol

I regneeksemplet (se bilag) er det forudsat, at politiet, de lokale færdselssikkerhedsråd og vejbestyrelserne i fællesskab formulerer fler-årige, lokale planer for nedbringelse af hastighederne. Tilsvarende er det forudsat, at Rådet for Større Færdselssikkerhed sammen med de lokale færdselssikkerhedsråd og politiet formulerer en strategi for landsdækkende fælleskampagner med tilknyttet politikontrol. Blandt andet som resultat heraf skal det

være pinligt at prale med, hvor hurtigt man kører, på samme måde som det er blevet pinligt at prale med spritkørsel.

Den enkelte bilist bør opleve, at en eventuel fartovertrædelse med stor sandsynlighed bliver opdaget. Det kræver en øget politimæssig indsats på området og et tæt samarbejde mellem politiet, vejforvaltningerne og de lokale færdselssikkerhedsråd. En øget indsats kan fremmes ved en mere udstrakt anvendelse af kontrol- og efterbehandlingsteknik.

Inden for rammerne af politiets 'fireårsaftale' skal antallet af hastighedskontroller øges med 25 pct.

Desuden påbegyndes et pilotprojekt med automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol på Fyn og i Storkøbenhavn i 1997. Udover disse allerede besluttede aktiviteter forudsættes i beregningen, at der er etableret et landsdækkende hastighedskontrolsystem i år 2000, som indebærer en meget væsentlig forøgelse af opdagelsessandsynligheden af hastighedsovertrædelser.

Baseret på erfaringer fra Australien og fra hastighedskampagner i Danmark forventes det, at en sådan forstærket hastighedskontrol vil kunne medføre et fald i gennemsnitshastighederne på mindst 1 km/t. Det vil reducere antallet af trafikdræbte med 30-40 og antallet af tilskadedkomne med ca. 450 personer årligt.

Endvidere indgår virksomhedsplaner for sikker trafik som en del af løsningen på hastighedsproblemet - for eksempel i form af krav til leverandører og ansatte om at overholde hastighedsgrænserne i firmaets biler eller ved transportydelse til virksomheden. Visse private virksomheder lægger allerede i dag vægt herpå.

Det er en afgørende forudsætning for det samlede resultat, at information, kampagner og øget hastighedskontrol følges ad.

Hastighedsplanlægning

En mere udstrakt anvendelse af mulighederne for lokalt ved skiltning at kunne afvige fra de generelle hastighedsgrænser kan føre til en reduktion af ulykkesantallet.

I regneeksemplet er der primært set på hastighedssænkning på følgende tre meget forskellige vejtyper:

- Særligt uheldsbelastede motortrafikveje, der i dag er skiltet med 90 km/t, forudsættes skiltet ned til 80 km/t.
- Veje på landet, hvor den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t vurderes for høj til vejens standard. Hastighedsgrænsen på sådanne strækninger er her forudsat ændret med skiltning til 60 km/t eller 70 km/t.
- Veje og gader i boligområder, hvor den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t skønnes for høj. Hastighedsgrænsen er her forudsat ændret til 30 km/t eller 40 km/t og suppleret med fartdæmpende foranstaltninger ved skolevejskrydsninger, stikrydsninger eller ved sideveje.

Indsatsen styrkes med information og øget kontrol og følges op med kurser for politi og medarbejdere hos vejmyndigheder samt med vejledninger og vejregler til lokale myndigheder om hastighedsdifferentiering og fartdæmpning, herunder anvendelse og udformning af bump.

Fartdæmpende ombygninger

Der kan anbefales at overveje en ombygning af uheldsbelastede vejstrækninger med tre forskellige typer indsatser afhængig af trafik sammensætningen og forholdene på stedet:

- Byggenemfarer, hvor hastigheden dæmpes med korrekt udformede bump. Anvendes f.eks. hvor trafikveje i det åbne land skærer gennem mindre byer. I alt 165 kilometer er beregningsmæssigt forsynet med bump - fortrinsvis på amts- og kommuneveje
- Miljøprioriterede gennemfarer, hvor der foretages mere omfattende ombygninger af vejstrækninger gennem mindre byer med henblik på at opnå en mere generel forbedring af miljøet omkring vejen - typisk med beplantning, støttepunkter til at lette fodgængernes krydsning af veje og cykelstier. Det er beregningsmæssigt forudsat, at Vejdirektoratet ombygger ca. 5 km trafikveje til miljøprioriterede gennemfarer og amterne 65 km. Kombinerede ombygninger på trafikveje i byområder.

Ombygningerne omfatter indsnævring og forsætning af kørebanen, midterheller og cykelstier. På grund af fartdæmpningen ombygges kryds ofte til rundkørsler i forbindelse med bygadesaneringer.

Det er beregningsmæssigt forudsat, at Vejdirektoratet ombygger ca. 5 km bygader, amterne 140 km og kommunerne 815 km.

Den foretagne konsekvensberegning bygger på en kombination af dyre løsninger i form af ombygning af trafikveje i byer eller miljøprioriterede gennemfarer samt billige løsninger med bump. Næsten den samme

sikkerhedsmæssige effekt kan nås væsentligt billigere, hvis vejbestyrelserne i højere grad vælger bump. Dette kan eventuelt ske som en første fase.

Områdevise trafiksaneringer

Områdevise trafiksaneringer i boligområder gennemføres blandt andet ved ombygning af lokale boligveje til 'stilleveje' eller 'lege- og opholdsområder'. Bilerne hastighed dæmpes med indsnævring, vejforsætninger eller bump, og løsningerne indeholder typisk særlige hensyn til skolevejene.

De områdevise trafiksaneringer kan også udføres i en billigere version, hvor hastighedsgrænserne skiltes til 30 km/t. eller 40 km/t., og der suppleres med øget politikontrol og fartdæmpende vejforanstaltninger på de vigtigste steder - f.eks. ved stikrydsninger, ved skoler og institutioner eller på steder, hvor der tidligere er konstateret ulykker.

I beregningseksemplet er det forudsat at ca. 5 pct. af lokalvejene i byerne ombygges som led i de områdevise trafiksaneringer. Erfaringer viser, at det både kan formindske antallet af ulykker og forbedre trygheden for beboerne. Effekten er størst, når saneringerne gennemføres i tæt samarbejde med områdets beboere.

2+1-veje

Trafiksikkerheden på brede to-sporede veje i det åbne land kan forbedres ved at ombygge vejene til tre-sporede veje, hvor den midterste bane anvendes til at give trafikanterne overhalingsmuligheder i skiftevis den ene og den anden kørselsretning.

Tyske erfaringer viser, at uheldstallet kan reduceres med 45 pct. i forhold til brede to-sporede veje. En ny undersøgelse fra Vejdirektoratet om erfaringer med danske forsøg med 2+1-veje viser ikke en lige så klar effekt. Rapporten konkluderer dog, at løsningen kan have en positiv effekt på uheldsbilledet, og at 2+1-veje er et godt alternativ uden for bebygget område.

Det er i beregningseksemplet forudsat at ca. 5 pct. af de brede to-sporede veje i åbent land ombygges til 2+1-veje.

Faste genstande

Faste genstande som f.eks. træer, lysmaster, skilte og autoværn, anvendes normalt til at hjælpe trafikanterne. Men hvis de står for tæt på kørebanen, risikerer en trafikant, der kører af vejen, at komme alvorligt til skade eller at blive dræbt.

Pilotprojekter har vist, at der kan forventes god sikkerhedsmæssig effekt af en gennemgang af eksisterende overordnede veje med henblik på at reducere antallet af ulykker med faste genstande. Det skønnes, at antallet af dræbte og tilskadekomne ved ulykker med faste genstande kan reduceres med 5 pct.

Ulykker og hastigheder

Der er en tæt sammenhæng mellem hastighedsgrænser, hastigheder og trafikulykker.

Selv et beskedent fald i gennemsnitshastighederne fører til en betydelig forbedring i trafiksikkerheden. Omvendt får selv en lille stigning i gennemsnitshastigheden antallet af dræbte og tilskadekomne til at stige. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har beregnet effekten på antallet af dræbte og tilskadekomne, hvis gennemsnitshastighederne falder til de gældende generelle hastighedsgrænser. Disse beregninger viser, at antallet af dræbte falder med mindst 100 årligt og antallet af tilskadekomne med ca. 1.500 årligt.

Høj fart og stor hastighedsvariation bilisterne imellem øger sandsynligheden for ulykker og alvorlige personskader, fordi kravene til bilistens evne til at observere og reagere øges

Indsatser mod ulykker med sprit

Ulykker og sprit

Der er sprit med i 25 pct. af alle dødsulykker i Danmark. I 1995 blev 141 personer dræbt, og ca. 1.500 personer kom til skade i trafikulykker, hvor sprit var en medvirkende årsag.

Ca. 30 pct. af alle spritbilister, der er impliceret i en ulykke, er unge mænd mellem 18 og 24 år.

Unge mænd mellem 18 og 24 år med en promille på over 0,8 har mere end 50 gange større risiko for at komme ud for en trafik-ulykke end ældre mænd mellem 18 og 24 år.

Undersøgelser af trafikanternes viden og holdninger viser, at de fleste undervurderer, hvor stor ulykkesrisikoen er ved spritkørsel. Derudover kender de ikke de fysiske og psykiske konsekvenser af en spritulykke, og de undervurderer ofte straffens størrelse.

I 20 pct. af alle dødsulykker med cyklister er cyklisten spirituspåvirket.

Der er sket et markant fald i antallet af spritulykker siden 1988. I samme periode har der været massive spritkampaner og informationsvirksomhed; indsatsen mod spritkørsel er blevet mere målrettet, og der er sket en ændring i holdningen til spritkørsel. Det er således blevet socialt uacceptabelt at køre spritkørsel.

Der sker imidlertid stadig for mange spritulykker. Indsatsen skal derfor styrkes, således at der i år 2000 registreres en målbar nedgang i spritkørsel, og således at trafikanterne får stadig mere præcis viden om spritkørsel, både med hensyn til øget ulykkesrisiko og straf.

Bedre behandlingstilbud

Bedre behandlingstilbud til bilister, der bliver taget for spritkørsel, skal især målrettes mod personer, der tages for spritkørsel gentagne gange. Det er forudsat, at der gennemføres et behandlingsprogram for spritbilister, der er taget for spritkørsel mere end én gang.

Information, kampaner og færdselskontrol

Langsigtede og gentagne kampaner har en gavnlig effekt på antallet af spritulykker. Kampanerne skal være systematiske og målrettede, gentages år efter år og understøttes af øget politikontrol.

I regneeksemplet er der forudsat en kraftig kampagneindsats især rettet mod unge. Der kommer til stadighed nye unge, der skal have kørekort, og de unge ændrer ofte livsstil, holdninger og adfærd, fra de er 18 år til de bliver 30 år. Der er også forudsat kampaner målrettet mod spirituspåvirkede fodgængere, cyklister og knallertkørere.

Mange bilisters opfattelse af, hvor stor risikoen er for at blive taget i spritkørsel, er afgørende for, om de vælger at køre eller lade bilen stå. Derfor skal politiet i højere grad satse på at forebygge og kontrollere, så risikoen for at blive afsløret stiger. Politiet skal være synligt på tidspunkter og steder, hvor der forventes mange spirituspåvirkede førere - f.eks. på sommermarkeder, i værtshusmiljøer eller ved større arbejdspladser.

Alternative muligheder

En anden indgangsvinkel til at minimere spritkørsel vil være at kunne anvise alternative transportmuligheder. Som eksempler herpå kan nævnes:

- Amterne og de kollektive trafikelskaber kan samarbejde om bedre tilbud til hjemkørsel efter "en våd aften"; flere natbusser og nattog i de større byer.
- Amterne og de kollektivtrafikelskaber kan udvikle nye systemer med lokale taxi-vognmænd med billig fælles taxikørsel i mindre byer, hvor det vil være rimeligt set i forhold til et egentligt kollektivt transporttilbud.
- Kommuner og private kan arrangere turistbuskørsel i forbindelse med lokale arrangementer.
- Kommuner og amter kan gennemføre informationskampaner for hente/bringeordninger, hvor forældre opfordres til at køre for de unge, og de unge opfordres til at køre for forældrene ved lejligheder, hvor der kan forventes risiko for spritkørsel.

Undervisning

Regeringen ser gerne, at der sker en styrkelse af undervisningen i sammenhængen mellem spritkørsel og ulykkesrisiko, og vil derfor opfordre amtslige, kommunale og private uddannelsesinstitutioner til at tage dette

emne op og f.eks. gennemføre tema-arrangementer på uddannelsesinstitutionerne. Rådet for Større Færdselssikkerhed vil kunne stå for udarbejdelsen af egnede undervisningsmaterialer hertil.

Indsatser mod ulykker med cykler

Regeringen arbejder for en øget, mere sikker cykeltrafik. Dels vil en øget cykeltrafik være gavnlig for miljøet. Dels er cyklisterne en særlig udsat trafikantgruppe, som ikke i lige så stor grad som andre trafikantgrupper har haft en gunstig ulykkesudvikling. Derfor bør cyklisterne tilbydes bedre og mere sikre forhold.

Ulykker med cykler sker ofte med en bilist som modpart og ofte i kryds. Det er både cyklister og bilister, der overser vigepligterne. Skadesgraden er i høj grad afhængig af bilens hastighed, derfor forbedres sikkerheden for cyklister ofte bedst, hvis indsatsen rettes mod bilerne. F.eks. vil en dæmpning af hastigheden mange steder være af væsentlig betydning for cyklisters sikkerhed, ligesom mange indsatser mod sprit- og krydsulykker også har en positiv effekt på antallet af cykelulykker.

Sikkerhedsforbedringer kan også omfatte cyklen og cyklens udstyr.

Ud over disse tiltag peges der i beregningseksemplet på følgende tre indsatser, der er specielt målrettet mod sikkerheden for cyklister:

Information, kampagner og undervisning

Langsigtede og systematiske kampagner, information og undervisning både på nationalt og lokalt plan skal sikre, at cyklister og bilister ved mere om, hvor ulykkesrisikoen er størst. Der skal især sættes fokus på sikkerhedsproblemer i kryds.

Brug af cykelhjelm har en dokumenteret effekt på antallet af hovedskader. Intensive informationskampagner for at øge hjelmbrugen både hos børn og voksne er derfor et vigtigt tiltag. I beregningseksemplet er det forudsat, at 10 pct. af de cyklister, der idag kører uden hjelm, bruger hjelm i år 2000.

Ombygning af veje og stier

På grundlag af en sikkerhedskortlægning for cyklister foreslås der opstillet lokale mål for cyklisters sikkerhed. Hvis dette følges op med investeringer i hurtige og sikre forbindelser mellem vigtige mål for cykelture, forventes specielt antallet af ulykker mellem ligeudkørende biler og cykler at kunne reduceres.

Forbindelserne kan f.eks. gå ad fartdæmpede lokalveje og fredeliggjorte bymidter og lokalområder. I beregningseksemplet er det forudsat, at sådanne omlægninger på landsbasis kan spare 10 pct. af de omtalte ulykker

Der registreres årligt ca. 225 kvæstede cyklister ved eneulykker, der skyldes farlige huller, kanter og dårlige belægninger. Ulykkerne sker både på veje med og uden cykelsti/bane. Det er i beregningseksemplet forudsat, at en årlig gennemgang af cykelrutenettet, hvor farlige belægninger udbedres, reducerer antallet af denne type eneulykker med mindst 5 pct.

Afmærkning i kryds

Cykelfelter i signalregulerede kryds og tilbagetrukket stopstreg for biler reducerer antallet af cykelulykker markant. I beregningseksemplet er det forudsat, at foranstaltningerne gennemføres i 25 pct. af de signalkryds, der endnu mangler denne type afmærkning. Dette forventes at kunne reducere antallet af kvæstede cyklister i krydsene med ca. 50 pct.

I mindre kryds, ved sidevejstilslutninger, busstoppesteder og rundkørsler er der også behov for mere sikre løsninger. Nye former for afmærkning og udformninger er ved at blive udviklet og afprøvet i udvalgte byer.

Hvad ved vi om ulykker med cykler?

Cyklister udgør 25 pct. af alle tilskadekomne og dræbte i vejtrafikken.

I 1995 registrerede politiet 77 dræbte cyklister og 2.327 tilskadekomne. Tal fra skadestuer viser, at der sker adskillig gange flere personskadeulykker med cyklister, end der registreres hos politiet. En meget stor del af de ikke-politiregistrerede ulykker er enueheld.

Risikoen for at blive dræbt eller alvorligt kvæstet er mindst 6 gange større på cykel end i bil. Det er ikke lykkedes at formindske antallet af ulykker med cyklister mærkbart gennem de seneste 10 år.

85 pct. af alle cykelulykker med dræbte og tilskadekomne sker i byområde, og 2/3 heraf sker i kryds. Ulykkerne skyldes først og fremmest, at de implicerede parter ikke orienterer sig tilstrækkeligt og ikke overholder deres vigepligt.

Andelen af cyklistulykker med børn, unge og ældre cyklister er stor.

Indsatser mod ulykker i kryds

Ulykker og kryds

Uheld i kryds resulterer årligt i ca. 200 dræbte og ca. 4.800 tilskadekomne. Dette svarer til næsten halvdelen af alle dræbte og tilskadekomne i trafikken, hvilket gør kryds til et meget vigtigt indsatsområde.

De fleste personskader i kryds sker på kommuneveje i byområde. Ses alene på antallet af dræbte i kryds, vejer stats- og amtsveje dog tungt i statistikken.

Vejkryds udgør en vigtig del af vejnettet og har stor indflydelse på det samlede vejnets sikkerhed, kapacitet og serviceniveau. For høj hastighed før og gennem kryds er en af de vigtigste årsager til krydsulykker. Især ulykker med venstre-sving, tværkollisioner og bagendekollisioner er ofte relateret til høj hastighed. En anden vigtig faktor er, at mange trafikanter enten ikke overholder eller overser deres vigepligt.

En reduktion i antallet af ulykker i kryds kan bedst ske ved en reduktion i antallet af vigepligts-overtrædelser, lavere hastigheder, og generelt forbedret trafikantadfærd i kryds. Indsatsen skal både rettes mod bilister og cyklister.

Ofte kan ulykkesbelastede kryds forbedres ved simple og billige foranstaltninger. I andre tilfælde må krydsene ombygges, f.eks. til en rundkørsel.

Information, kontrol og kampagner om vigepligt

Det er i beregningerne forudsat, at nationale kampagner med fokus på vigepligtsregler, farlige situationer og hastighed suppleres af lokale krydskampagner. Kampagnerne skal være med til at øge trafikanternes forståelse for vigepligtsregler og sikker adfærd i kryds. Kampagnerne kan støttes af øget politikontrol i særligt problematiske kryds.

Stoptavler

Stoptavler har vist sig at have god sikkerhedsmæssig effekt i visse typer af kryds uden for byer. Knap halvdelen af personskaderne kan undgås ved opsætning af stoptavler. Indsatsen er målrettet mod kollisioner i kryds med ubetinget vigepligt.

Den hidtidige restriktive praksis er forudsat ændret, så der opsættes stoptavler i et større antal kryds, hvor der sker vigepligtsulykker - så mange at 25 pct. af de beskrevne ulykker påvirkes. Det vil ikke være hensigtsmæssigt at opsætte stoptavler i alle kryds med ubetinget vigepligt.

Øget kontrol med rødkørsel

Et stort antal trafikanter kører over for rødt. En undersøgelse i Århus kommune viser således, at der er omkring 20.000 rødkørsler hver dag i kommunen. På landsplan år dræbes flere end 20 personer, og ca. 500 personer kommer til skade hvert i ulykker med rødkørsel.

Omfanget af rødkørsler kan reduceres dels ved forbedring af signalernes teknik og synlighed og dels ved øget kontrol af både bilister, cyklister og gående i signalregulerede kryds. Hertil kommer informationskampagner og elektronisk information til trafikanterne om passende grønnebølgehastighed og elektroniske skilte, der gør trafikanterne opmærksom på, at de er kørt over for rødt.

Forbedring af vigepligtskryds

De sikkerhedsmæssige forbedringer af kryds uden signalregulering kan bestå af enkle og billige foranstaltninger som for eksempel tydeliggørelse af vigepligter, stoptavler, cykelfelter og vejlukninger.

I andre tilfælde er det nødvendigt med gennemgribende forandringer. Rundkørsler giver en mere sikker måde at afvikle trafikken på. Der er erfaring for, at en meget stor del af personskaderne kan undgås ved at ombygge sådanne kryds til rundkørsler.

Endvidere er der en uheldsreducerede effekt af indsnævring og forskydning af køresporene, samt anlæg af midterheller eller advarselsheller, der dæmper hastighederne. Det forudsættes i beregningseksemplet, at de 10 pct. mest uheldsbelastede kryds ombygges, hvorved antallet af dræbte kan reduceres med 10 og tilskadekomne med 160 personer årligt.

Forbedring af signalregulerede kryds

Store signalregulerede kryds er ofte så komplicerede med hensyn til signaler, svingbaner og cykelfelter, at trafikanterne har svært ved at overskue, hvordan de skal forholde sig.

Signalanlæggene må tit udformes som et kompromis mellem kapacitets- og sikkerhedsforhold, hvor sikkerhed er nedprioriteret til fordel for fremkommelighed og højt serviceniveau. I store signalregulerede kryds vil der ofte skulle tilføjes en ekstra signalperiode, hvis man skal sikre cyklisternes sikkerhed. Dette vil betyde forlænget omløbstid og dermed formindskede fremkommeligheden. Ikke sjældent vælger man derfor at nedprioritere cyklisternes sikkerhed til fordel for fremkommeligheden.

I beregningen forudsættes det, at denne balance mellem fremkommelighed og sikkerhed revurderes og giver anledning til ombygning af et større antal kryds.

Hastighedsbegrænsning i signalregulerede kryds

Det forudsættes, at der etableres hastighedsbegrænsning på 60 km/t. eller 70 km/t. ved signalregulerede kryds, hvor hastighedsgrænsen i dag er 80 km/t. Effekten er størst i landområder, hvor mindst en tredjedel af personskaderne skønnes at kunne undgås. I byområder skønnes mindst en fjerdedel af personskaderne at kunne undgås. Hastighedsbegrænsningerne foreslås gennemført, så 50 pct. af de beskrevne kryds er omfattet.

Sortpletarbejde

Sortpletarbejde er en systematisk udpegning af de steder på vejnettet, hvor der sker ekstra mange ulykker. På baggrund af udpegningen laver vejbestyrelsen en detaljeret analyse af ulykkerne, af vejen og af trafiksituationen og opstiller løsningsforslag, der skal begrænse mulighederne for, at tilsvarende ulykker sker i fremtiden. Sortpletarbejde har været foretaget systematisk af vejbestyrelserne i mange år, men indsatsen kan forstærkes, specielt på det kommunale vejnet.

Eksempel på effekten af krydsombygning

I 1994 blev et kryds ved Stagstrup Skolevej i Viborg Amt ombygget med heller, hastighedsbegrænsning på 60 km/t. (mod før 80 km/t.) og rumlefelter. Gennemsnitshastigheden for personbiler faldt fra 91 km/t. før ombygningen til 70 km/t. efter, og for lastbiler fra 80 km/t. til 68 km/t.

Den forventede uheldsbesparelse er på ca. 35 pct. for dræbte og ca. 25 pct. for tilskadekomne.

Sikkerhed i rundkørsler

En undersøgelse fra Vejdirektoratet af sikkerheden i 82 nye rundkørsler på hovedlandeveje og landeveje i Danmark viser, at ombygning af vigepligtskryds til rundkørsler kan spare op til 85 pct. af personskade-ulykkerne med bilister i

kryds. De ulykker, der sker i rundkørsler, er for bilisters vedkommende mindre alvorlige end ulykker i vigepligtskryds.

Hvad cyklister angår, er der ingen markant ændring i antallet af ulykker i rundkørsler. Derimod er der en tendens til, at cyklisternes ulykker bliver mindre alvorlige.

En gennemgang af 4-benede vigepligtskryds, der er ombygget til rundkørsler, viser, at der er sket et fald i antallet af personskader på 64 pct. i byrundkørsler og 90 pct. i landrundkørsler.

Samlet indsats

I dette kapitel er en række mulige initiativer præsenteret som elementer i en national indsats for at forbedre trafiksikkerheden. Indsatserne falder inden for de fire nøgleområder, som Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler i sin strategiplan fra 1996. Indsatser, som er målrettet mod at forhindre ulykker med for høj hastighed, ulykker på grund af spirituskørsel, ulykker med cyklister og ulykker i kryds. En mulig kombination af forskellige initiativer er sammensat i et katalog i bilaget, hvor den ulykkesreducerende effekt af initiativerne ligeledes vurderes.

Regeringen ønsker, at kataloget med indsatserne skal inspirere amter og kommuner til at udarbejde handlingsplaner med netop de indsatser, der bedst svarer til lokale og regionale behov og problemer. I bilaget er der givet en oversigt over alle de foreslåede indsatser.

Alle indsatserne har dokumenterede effekter på trafiksikkerheden, men den gennemsnitlige pris for at undgå en personskade varierer meget.

Et af de billigste tiltag er opsætning af stoptavler i kryds, hvorimod de dyreste løsninger er fartdæmp-ende ombygninger af trafikveje i byer og miljøprioriterede byggenemfarter. Årsagen til at de dyreste løsninger er taget med i løsningskataloget er, at de ud over at bidrage til øget sikkerhed, har en række andre positive effekter for beboerne omkring vejen, for eksempel mindre støj, øget tryghed eller vejæstetiske forbedringer. Mange kommuner og amter lægger vægt på disse hensyn. En del anlæg forventes derfor gennemført i de kommende år.

Vejdirektoratet har udviklet en model, der kan vurdere effekterne af en samlet pakke af trafiksikkerhedsindsatser, som f.eks. en kommune eller et amt planlægger.

Valget af løsninger og prioriteringen mellem enkelttiltag bør imidlertid ske hos den enkelte aktør i trafiksikkerhedsarbejdet i forbindelse med udarbejdelsen af handlingsplaner for trafiksikkerhed. Modellen kan beregne den forventede reduktion i antallet af ulykker for forskellige trafikantgrupper, investeringsbehovet og de årlige driftsudgifter. I beregningen af ulykkesreduktionen er der taget højde for den voksende trafik og eventuelle overlap mellem de forskellige tiltag: Effekten af flere forskellige tiltag kan ikke bare lægges sammen, hvis det er den samme type trafikulykker, der angribes.

3 Regeringens initiativer

I dette kapitel gennemgås de initiativer, regeringen planlægger at gennemføre på kort sigt for at forbedre trafikikkerheden. Hovedformålet er at medvirke til at få reduceret ulykkestallene og samtidig skabe de bedst mulige betingelser for samarbejde mellem de forskellige aktører i trafikikkerhedsarbejdet. Initiativerne falder inden for følgende områder: Lovgivning, informationskampagner og intensiveret færdselskontrol, inddragelse af offentlige og private virksomheder i trafikikkerhedsarbejdet, ombygning af farlige kryds og strækninger på statsveje samt indsamling og formidling af ny viden om trafikikkerhed. Sidst i kapitlet beskrives opfølgningen og evalueringen af de nævnte initiativer.

Lovgivning og sanktioner

Regeringen vil sætte massivt ind på at få eksisterende færdselsregler overholdt - især når det gælder hastighedsgrænser, spritkørsel og vigepligt - områder, hvor trafikanternes adfærd har afgørende betydning for trafikikkerheden.

Regeringen vil foreslå en ændring af den eksisterende vejlovgivning med henblik på at sikre, at trafikikkerhed aktivt bliver sat på alle amters og kommuners dagsorden.

Hastighedsovertrædelser

Regeringen vil øge indsatsen for at få de gældende hastighedsgrænser overholdt særligt i de situationer og på de steder, hvor der sker mange ulykker med for høj hastighed. Politiet har efter færdselsloven mulighed for ved skiltning at fastsætte lavere (eller højere) hastighed end de grænser, der er fastsat i loven. Dette princip - kaldet differentierede hastighedsgrænser - ønsker regeringen får en mere udbredt anvendelse fremover.

Efter de gældende bestemmelser kan hastighedsovertrædelser i sig selv føre til frakendelse af førerretten (frakendelsen sker som hovedregel betinget). Efter den foreliggende retspraksis vil førerretsfrakendelse sædvanligvis finde sted, når der har været tale om en overtrædelse af den højst tilladte hastighed med 100 pct.

Førerretsfrakendelse kan også ske, selv om hastigheden ikke har været dobbelt så høj som den tilladte hastighed. Det gælder ud over i gentagelsestilfælde navnlig i situationer, hvor forekomst af konkret fare, ulempe samt vej- og oversigtsforhold spiller en rolle i vurderingen af spørgsmålet om, hvorvidt førerretten skal frakendes ved en hastighedsovertrædelse på mindre end 100 pct.

Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren som hovedregel aflægge en orienterende køreprøve, og førerretten inddrages, såfremt prøven ikke består, eller såfremt den pågældende undlader at medvirke heri. Kravene ved en orienterende køreprøve, som fremover vil blive foreslået kaldt en kontrollende køreprøve, er de samme som ved en almindelig køreprøve.

For at give bilisterne et klart signal om, at hastighedsovertrædelser er uacceptable, anbefaler regeringen, at praksis på området bliver skærpet, således at førerretten som udgangspunkt frakendes allerede ved hastighedsovertrædelser på 60 pct.

Regeringen vil desuden undersøge behovet for at indføre særlige sanktioner ved gentagne hastigheds-overtrædelser. Det vil blandt andet ske ved at indsamle og vurdere data for, hvor hyppigt der er tale om, at de

samme personer gentagne gange begår de samme lovovertrædelser - herunder hastighedsovertrædelser. Trafikministeriet vil i samarbejde med Justitsministeriet tage initiativ til at gennemføre denne vurdering.

Spritkørsel

I foråret 1996 fremlagde en arbejdsgruppe nedsat af justitsministeren og trafikministeren en handlingsplan med en lang række forslag til initiativer mod spritbilisme for at reducere omfanget af spritkørsel.

Arbejdsgruppens anbefalinger falder i tre grupper:

- Forebyggelse af spritkørsel
- Forstærket håndhævelse
- Skærpede sanktioner

Arbejdsgruppen anbefaler bl.a. en skærpelse af straffen for spiritus- eller promillekørsel i et brugstjålet køretøj.

En betinget førerretsfrakendelse vil som hovedregel medføre et krav om, at føreren - for at beholde førerretten - består en kontrollerende køreprøve inden for en given frist. Dette krav gælder imidlertid ikke, hvis frakendelsen er sket efter færdselslovens bestemmelser om spirituskørsel under særlig formild-ende omstændigheder eller promillekørsel.

Arbejdsgruppen foreslår færdselsloven ændret, således at der også efter betinget frakendelse af førerretten i forbindelse med sprit-kørsel stilles krav om, at føreren består en kontrollerende køreprøve.

Herudover anbefaler arbejdsgruppen, at der ved aflæggelse af en køreprøve efter en ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel skal indgå obligatorisk undervisning i alkohol og trafik.

Arbejdsgruppen peger på, at den særlige ordning, der i dag gælder for generhvervelse af kørekortet for særlig grove spritsager, samordnes med Kriminalforsorgens ordning med betinget benådning af personer, der er dømt for spirituskørsel.

Det er regeringens principielle opfattelse, at alkohol og bilkørsel ikke hører sammen. For at understrege denne opfattelse vil regeringen positivt overveje - i lighed med hvad andre lande har gjort - at fore-slå den nuværende promillegrænse nedsat fra 0,8 promille til 0,5 promille.

Derfor vil regeringen tilvejebringe et grundlag for, hvordan nedsættelsen af promillegrænsen i givet fald skal praktiseres, herunder hvilke sanktioner der bør gælde i intervallet fra 0,5 til 0,8 promille.

Tunge køretøjer

Professionelle chauffører færdes meget i trafikken og er dermed ansvarlige for en stor del af kørsels-arbejdet. Sammenholdes antal trafikdræbte i ulykker, hvor henholdsvis lastbil og personbil er involveret er der - alt andet lige - væsentligt flere dræbte pr. kørt lastbilkilometer end pr. kørt personbilkilometer. Dette indebærer ikke, at erhvervschauffører også oftere har skylden for de indtrufne ulykker, kun at de oftere er involveret i ulykker med dræbte.

I den seneste tid er der konstateret et stigende antal fejl og mangler ved lastbiler i forbindelse med Færdselspolitiets målrettede kontroller mod tunge køretøjer, og manglende overholdelse af hastighedsgrænserne i forbindelse med lastbilkørsel.

På baggrund heraf har trafikministeren i sommeren 1996 nedsat en styregruppe bestående af repræsentanter for Trafikministeriet, Færdselsstyrelsen, Statens Bilinspektion, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Rigspolitiet, Rigsadvokaten, SID, speditører og transporterhvervet. Gruppen skal overveje, hvilke indsatser der skal til for at komme de mange overtrædelser af reglerne for lastbiler til livs.

Styregruppen har påbegyndt sit arbejde ud fra den forudsætning, at der er tale om et fælles ansvar for myndigheder og erhverv for at forbedre trafiksikkerheden ved erhvervsmæssig transport. I den forbindelse er det vigtigt at notere sig, at det ikke er alle i vejtransport-erhvervene, der overtræder de gældende regler - men de, der gør det, er med til at skade hele erhvervets omdømme.

Det er regeringens opfattelse, at vedtagelse af en fælles trafiksikkerhedspolitik og udarbejdelse af trafiksikkerhedsplaner i de enkelte virksomheder kan være et led i løsningen af problemstillingen.

Herudover vil styregruppen vurdere, om der i myndighedernes kontrol af vognmandserhvervet kan ske en fortsat intensivning og stramning af såvel tilladelsen til at få adgang til erhvervet som af at reglerne overholdes, ligesom styregruppen vil vurdere mulighederne for at forbedre det statistiske grundlag til belysning af sammenhængen mellem ulykker og erhvervslivets overtrædelse af relevante bestemmelser.

Som et led i at få øget erhvervs-udøvernes interesse i at overholde gældende regler er det aftalt, at anklagemyndigheden vil være opmærksom på, at der i egnede sager om fejl og mangler ved lastbiler bør nedlægges påstand om skærpede bødestrafte. Herefter vil det være op til domstolene at tage stilling til en eventuel skærpelse af bødeniveauet i forhold til eksisterende praksis.

Regeringen vil på denne baggrund afvente udfaldet af sådanne egnede prøvesager, før der eventuelt besluttes at tage skridt til en lovændring for så vidt angår bøde-størrelsen.

Regeringen vil desuden fortsat arbejde for, at lastbilerne bliver mere sikre - ikke mindst for cyklister og andre modparter i ulykker. På kort sigt vil regeringen stille krav om eftermontering af sideafskærmning og bagkofangere og for nye lastbiler krav om sikkerhedsseler og om ABS på flere lastbiler end i dag. På længere sigt arbejdes der bl.a. for krav om energiabsorberende forkofangere på lastbiler.

Forslag til ændring af vejlovgivningen

På lokalt og regionalt niveau bliver der allerede nu gennemført et omfattende og godt arbejde i trafiksikkerhedsmæssig øjemed. Til trods herfor kan det dog konstateres, at der er behov for at understøtte amterne og kommunerne i at foretage en mere systematisk - men fortsat decentralt styret - indsats.

Regeringen vil derfor drøfte en ændring af vejloven med de kommunale organisationer med henblik på at der f.eks. hvert fjerde år bliver udarbejdet handlingsplaner for den trafiksikkerhedsmæssige indsats i den kommende 4-års periode. Det er tanken, at sådanne planer skal være et instrument i den lokale sikkerhedsindsats, og der vil ikke være krav om statslig godkendelse i den forbindelse.

Amter og kommuner kan i sådanne planer fremlægge mål og en handlingsplan for de aktiviteter, de anser for nødvendige for at opfylde sådanne mål. Amter og kommuner vil her få lejlighed til over for borgerne samlet at beskrive deres trafiksikkerhedsarbejde, bestående af politik, mål, organisation, procedurer samt planlagte aktiviteter.

Regeringen vil i den forbindelse finde det hensigtsmæssigt, hvis amter og kommuner mindst hvert andet år udarbejder en statusredegørelse om den trafiksikkerhedsmæssige udvikling og forelægger den for henholdsvis kommunalbestyrelse og amtsråd. Herved sikres, at trafiksikkerhed bliver et fast punkt på den (amts)kommunale dagsorden.

Det er en del i den vejafteale, regeringen har indgået med Amtsrådsforeningen, at statens sektoransvar på vejområdet styrkes. Som et led heri vil regeringen bl.a. gennem vejregalarbejde, rådgivning og efteruddannelsesaktiviteter arbejde for at fremme den enkelte vejbestyrelses mulighed for at varetage sit ansvar for, at dens veje og stier til enhver tid er i en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig stand. I de tilfælde, hvor der anlægges nye veje, er det vigtigt, at de enkelte vejbestyrelser gør sig særlige overvejelser for at begrænse risikoen for trafikulykker på vejen, når den tages i brug (trafiksikkerhedsrevision). Ud fra de hidtidige erfaringer med trafiksikkerhedsrevision er regeringen overbevist om, at der for beskedne omkostninger kan opnås mærkbare sikkerhedsmæssige resultater.

Vejbestyrelsen udarbejder ifølge den nuværende vejlov vejfortegnelser. Trafikministeren fastsætter retningslinier for udarbejdelse og offentliggørelse af vejfortegnelserne. Allerede på nuværende tidspunkt foretager staten, amterne og de største kommuner geografisk stedfæstelse af trafikuheld som grundlag for en systematisk uheldsbekæmpelse. En række mindre kommuner har imidlertid ikke taget initiativ hertil. Regeringen vil derfor søge at få en aftale med amter og kommuner om, at retningslinierne udbygges, således at der på alle veje er mulighed for stedfæstelse af ulykker, og at vejbestyrelserne forsyner indberetningen for samtlige ulykker, der kommer til politiets kendskab, med den korrekte stedfæstelse, d.v.s. vejnummer og kilometerangivelse.

Cyklers indretning og sikkerhedsudstyr

I 1996 har Trafikministeriet udarbejdet forslag til en ny bekendtgørelse om cyklers indretning og udstyr. I bekendtgørelsen foreslås, at kravene til lygter, reflekser og bremses bliver skærpet med henblik på at fremme cyklernes sikkerhedsmæssige standard. Blandt andet foreslås, at alle cykler skal have en hvid refleks foran, en rød refleks bagpå og gule reflekser i hjulene. Et udkast til bekendtgørelse har været til høring blandt relevante organisationer. Bekendtgørelsen forventes at kunne træde i kraft i 1998.

Regeringen overvejer endvidere mulighederne for en ændring af færdselsloven, således at den nu-værende aldersgrænse i lovens §50, hvorefter det alene er børn under 6 år, der må medtages på cykel, afløses af en vægtgrænse.

Endvidere overvejes i samme forbindelse reglerne for alder og antal af børn, der må transporteres på en cykel eller i en cykelanhænger.

Af betydning for cyklisters sikkerhed er naturligvis ikke kun tiltag om cyklernes indretning og udstyr, men også tiltag rettet mod de øvrige trafikanter. Regeringen vil derfor stille krav om eftermontering af sideafskærmning (cyklistværn) på de lastbiler og påhængs- og sættevogne, der er registreret første gang før 1. april 1992, hvor kravet om sideskærmning blev indført for nye køretøjer.

Mere sikre biler

Regeringen vil fortsat arbejde for, at der stilles tekniske krav til biler på et sikkerhedsmæssigt højt niveau.

Dette gælder såvel krav til aktiv sikkerhed (mulighed for at undgå ulykker) som til passiv sikkerhed (mulighed for at reducere personskaderne, når en ulykke sker).

Regeringen vil i den forbindelse særligt lægge vægt på, at passiv sikkerhed også skal omfatte personer uden for bilen.

Arbejdet vil primært blive udført i internationale fora, idet krav til biler er omfattet af EU-reglerne om det indre marked, men også på nationalt plan skal der arbejdes for at gennemføre de muligheder, der opnås i det internationale arbejde.

Som eksempel på arbejdet med mere sikre biler kan nævnes to direktiver om beskyttelse mod frontalkollision og mod sidekollision, der netop er vedtaget, og som EU-kommissionen forventer vil reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i EU betydeligt.

Arbejdsministeriet

Arbejdsmarkedsuddannelsescentrene (AMU-centrene) har bl.a. via sin omfattende uddannelsesvirksomhed en meget bred kontaktoverflade til transportbranchen og dens chauffører.

De uddannelsesplaner, der ligger til grund for AMU-centrenes uddannelser, er udarbejdet af Efteruddannelsesudvalget for Transport og Logistik, der er et paritetisk sammensat udvalg med repræsentanter for arbejdsgivere og arbejdstagere.

De uddannelser, der inden for AMU-systemet medfører udstedelse af kørekort til lastbil med anhænger eller erhvervsmæssig personbefordring med stor personmotorvogn (bus), er af en varighed på mellem 4 og 8 uger.

De indeholder sammenholdt med de tilsvarende uddannelser, der gennemføres i privat regi, en lang række chauffør-faglige emner og, i integreret form, en del holdningsbearbejdende elementer omkring sikkerhedsmæssig korrekt adfærd i trafikken.

Efteruddannelsesudvalget vil i forbindelse med revision af de eksisterende uddannelsesplaner og ved udvikling af nye uddannelsesplaner inden for chaufførområdet i stigende grad fokusere på de holdningsbearbejdende elementer omkring sikkerhedsmæssig korrekt adfærd i trafikken.

Informationskampagner og færdselskontrol

Viden og information er en forudsætning for at trafikanterne accepterer at ændre adfærd, men viden og information alene gør det ikke. Sikkerhedskampagner uden kontrol eller mulighed for sanktioner har formentlig kun en lille og kortvarig effekt. Kampagner kombineret med synlig og øget kontrol, og eventuelt skærpede sanktioner kan derimod have en god effekt.

Regeringen vil fremover især satse på informations- og kampagneindsatser, der er rettet mod overskridelse af hastighedsgrænserne, spritkørsel, overtrædelse af vigepligter og manglende selebrug. Det er her en vigtig forudsætning, at informations- og kampagnevirksomheden planlægges langsigtet, målrettes og samordnes med politiets kontrol. Størst effekt opnås, når indsatserne på nationalt og lokalt plan spiller sammen og koncentrerer om et begrænset antal temaer.

Information og kampagner

Det omfattende kampagne- og informationsarbejde, som regeringen allerede i dag støtter via Rådet for Større Færdselssikkerhed og samarbejdet med de lokale færdselssikkerhedsråd, skal videreudvikles.

Regeringen vil tage initiativ til, at der udarbejdes langsigtede, målrettede og systematiske planer for kampagner, information og undervisning om:

- Ulykker med for høje hastigheder
- Ulykker med spritkørsel
- Ulykker med vigepligtsovertrædelser
- Øget anvendelse af seler og cykelhelme

Regeringen vil også opfordre til, at uddannelsesinstitutioner - såvel i Undervisningsministeriets som Arbejdsministeriets regi - tager spørgsmål om spritkørsel og ulykkesrisiko op i undervisningen, afholder temamøder m.v., ligesom regeringen vil arbejde for, at køreskoleundervisningen heri styrkes. Desuden vil regeringen tage initiativ til at udarbejde og tilbyde minikurser om spritkørsel og ulykkesrisiko for ungdomsklubber, sportsklubber og lignende fritidsaktiviteter.

Regeringen lægger vægt på, at den øgede informationsindsats bygger videre på det samarbejde, der i dag eksisterer mellem Rådet for Større Færdselssikkerhed, Undervisningsministeriet, de lokale færdselssikkerhedsråd, politiet og vejbestyrelserne. I Arbejdsministeriets regi er der en række uddannelses- og undervisningstilbud - og dermed gode påvirkningsmuligheder - som i højere grad bør udnyttes i det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde.

Øget politikontrol

Færdselskontrol er en af de prioriterede indsatser i flerårsaftalen for politiets virksomhed for 1996-1999. Ifølge aftalen skal antallet af køretøjer i politiets målrettede færdselskontroller og i politikredsenes almindelige trafikovervågning forøges med mindst 25 pct. i løbet af aftaleperioden. Den øgede indsats skal ske i et samarbejde mellem Rigspolitiets Færdselsafdeling og de enkelte politikredse.

Det er især vigtigt at koncentrere indsatserne på følgende områder: Kontrol af hastighedsovertrædelser, spritkørsel, vigepligtsforsømmelser samt brug af sikkerhedssele. Den øgede politikontrol vil blive tilrettelagt, således at trafikanterne oplever en hyppigere kontrol af færdselsforseelser.

Rigspolitiets Færdselsafdeling vil tage initiativ til at udbygge det eksisterende samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed og de lokale færdselssikkerhedsråd, således at der ved en målrettet kontrolindsats opnås en optimal effekt af den koordinerede indsats med information, kampagner og færdselskontrol. Det forudsættes ligeledes, at der etableres mulighed for en landsdækkende koordineret indsats fra de lokale politikmyndigheder i forbindelse med de fælleskampagner, Rådet for Større Færdselssikkerhed og de lokale færdselssikkerhedsudvalg gennemfører.

Automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol

Et forsøgsprojekt med automatisk kontrol af rødkørsler i signalregulerede kryds og hastighedsovertrædelser vil blive igangsat i 1997 på Fyn og i Storkøbenhavn. Formålet hermed er at effektivisere kontrollen og øge opdagelsessandsynligheden, således at der opnås en bedre overholdelse af gældende hastighedsgrænser.

Regeringen håber, at erfaringerne fra forsøget bliver så positive, at den nye kontrolteknik kan bringes i anvendelse over hele landet.

Undervisningsministeriet

Det er vigtigt, at holdningspåvirkningen af børn og unge starter i en så tidlig alder som muligt. Folkeskolen indtager naturligt en central plads heri sammen med Rådet for Større Færdselssikkerhed, der står for udviklingen af undervisningsmaterialer til brug i folkeskolen. Undervisningsministeriet vil som en del af regeringens handlingsplan arbejde for at styrke trafikundervisningen (færdselsundervisningen) i folkeskolen.

Undervisningsministeriet har i faghæftet "Færdselslære" opfordret skolerne til at etablere en færdselskontaktlærerordning, som i dag findes på størstedelen af landets folkeskoler.

Herudover vil Undervisningsministeriet:

- Styrke amtscentralernes kursusvirksomhed over for lærerne samt sammen med Danmarks Lærerhøjskole og Rådet for Større Færdselssikkerhed iværksætte kurser i trafikikkerhed.
- Fremme skoleledernes kontakt til skolebestyrelserne om trafikundervisningen.
- Henstille til skolebestyrelser, at de arbejder for aktivt at placere trafikundervisningsaktiviteter på skolens aktivitetsplan/årsplan, hvor en sådan findes.
- Opfordre uddannelsesinstitutionerne i ministeriets regi til at tage trafikemner op i undervisningen, ved temaarrangementer eller ved at få personer, som er kommet alvorligt til skade ved trafikuheld, ud på uddannelsesinstitutionerne.

Justitsministeriet

Færdselskontrol er beskrevet som en af de prioriterede indsatser i "flerårtaftalen" for politiets virksomhed for 1996-1999.

Ifølge aftalen skal antallet af kontrollerede køretøjer i politiets målrettede færdselskontroller og i politikredsenes almindelige trafikovervågningsvirksomhed forøges med mindst 25 pct. i løbet af aftaleperioden.

For at forberede gennemførelsen af aftalen har Rigspolitichefen udarbejdet en handlingsplan for 1996. Herefter skal de enkelte politikredse opstille målsætninger for højt prioriterede indsatsområder.

Rigspolitichefens Færdselsafdeling har opstillet en målsætning for en 25 pct. forøgelse af kontrolindsatsen vedr. spirituskørsel og hastigheder i forhold til 1994.

Et gennemgående træk ved målsætningerne fra politikredsenes er en øget kontrolindsats over for hastighedsovertrædelser.

Politiet vil endvidere udbygge det eksisterende samarbejde med de lokale trafikikkerhedsråd, således at der opnås en endnu bedre effekt af den koordinerede indsats med information, kampagner og færdselskontrol.

Offentlige og private virksomheder i trafikikkerhedsarbejdet

Statens egne virksomheder

Der er ca. 150.000 ansatte i statslige institutioner og virksomheder, og der udføres et omfattende transportarbejde i forbindelse med mange funktioner, som varetages af staten. Det kan typisk være opgaver udført af postvæsenet, politi, forsvar, direktorater og selskaber mv.

Regeringen ønsker at støtte en god trafikikkultur blandt statsligt ansatte, og vil udforme en trafikikkerhedspolitik, som gælder alle de kørte kilometre, der udføres i statens tjeneste. Roller og ansvar for at forebygge trafikulykker skal gøres synlige for ledelser og ansatte, som skal være med til at ændre adfærd og holdninger. Regeringen vil benytte egne virksomheder til at udvikle og afprøve metoderne til sådanne virksomhedsplaner. Trafikministeriet vil således tage initiativ til snarest at udvikle virksomhedsplaner for trafikikkerhed i DSB, Post Danmark, Statens Bilinspektion og Vejdirektoratet.

Trafikministeriet vil sikre, at de erfaringer, som ministeriets institutioner opnår med at udarbejde handlingsplaner, vil blive udbredt til andre ministerier, relevante virksomheder i den private sektor og til amter og kommuner.

Private virksomheder

Regeringen lægger stor vægt på, at også private aktører går mere aktivt ind i initiativer til at forbedre trafikikkerheden. Mange private virksomheder har et stort kørselsarbejde og gode muligheder for at påvirke medarbejdernes adfærd i trafikken og få gang i debatten om trafikikkerhed i virksomhederne.

Nogle virksomheder er allerede i gang med at udarbejde handlingsplaner, og regeringen vil med udgangspunkt i dette arbejde tage initiativ til, at der gennemføres pilotprojekter i samarbejde med private virksomheder om handlingsplaner for trafikikkerhed.

Trafikministeriet vil søge at gennemføre et pilotprojekt med deltagelse af nogle få virksomheder af forskellig størrelse og art. Formålet er at kortlægge virksomhedernes omkostninger (sygedagpenge, produktionstab p.g.a. sygefravær og udgifter til reparation, erstatning og forsikring af køretøjer) i forbindelse med medarbejdernes trafikuheld, med henblik på at synliggøre omkostninger og ulemper for virksomhederne forbundet med de ansattes trafikulykker i arbejdstid eller fritid. Det er hensigten hermed at tilvejebringe en dokumentation til motivering af en yderligere indsats fra virksomhedernes side. Endvidere skal pilotprojektet munde ud i udformning af en formuleret trafiksikkerhedspolitik for disse virksomheder. Forsøg med f.eks. samtalegrupper har i det svenske Televerk ført til en meget mærkbar reduktion i ulykkesantallet for virksomhedens ansatte.

Virksomhedsplaner for sikker trafik

Regeringen vil støtte udarbejdelsen af handlingsplaner for sikker trafik i private og offentlige virksomheder. Ledelse og medarbejdere skal enes om mål og indsatser.

Planerne kan blandt andet indholde:

- Informationer om trafiksikkerhed til medarbejderne
- Lokale aftaler med medarbejdere, hvor sparede udgifter til reparation af biler og til brændstof bliver udbetalt eller anvendt til efteruddannelse
- Bestemmelser om virksomhedsetik - så man gennem information og planlægning af rutiner for eksempel støtter lovgivningens bestemmelser om hastighedsgrænser og køre- og hviletider
- Tilbud om trafiksikkerhedskurser for medarbejdere, der kører meget i arbejdstiden
- Sikker transportplanlægning
- Krav til leverandører

Forsvarsministeriet

Som en del af regeringens trafiksikkerhedspolitik kan nævnes Forsvarsministeriets initiativ til at styrke trafiksikkerheden. Med godt 34.000 årsværk i fredsstyrken, primært bestående af unge mænd i en risikobelastet alder, og en omfattende kørsel (årligt ca. 7.5 mio. kørte km.) har forsvaret et godt udgangspunkt for at forbedre trafiksikkerheden gennem holdningspåvirkning og uddannelse.

I begyndelsen af 1997 vil forsvaret oprette en færdselskommission. Kommissionen får til opgave at analysere indberettede alvorlige trafikuheld med henblik på at opsamle erfaringer og vurdere, hvorvidt der er grundlag for at ændre i forsvarets køreuddannelse eller iværksætte andre foranstaltninger.

Pr. 1. januar 1997 nedsætter Forsvarskommandoen en arbejdsgruppe vedrørende visse køresikkerhedsmæssige forhold i forsvaret. Arbejdsgruppen skal undersøge og fremsætte anbefalinger på følgende områder:

- Køre- og hviletidsbestemmelser for kørsel med forsvarets køretøjer.
- Bestemmelser for transport af personel på ladet af lastvogne, herunder det eventuelle behov for tvungen brug af hofseseler.

I arbejdsgruppen indgår bl.a. repræsentanter for Arbejdsministeriet, Trafikministeriet og Forretningsudvalgene for værnepligtige.

Samtidig hermed har forsvaret iværksat en holdningspåvirkende kampagne til overholdelse af gældende bestemmelser for kørsel, og udarbejdet et idékatalog over tiltag til forbedring af kørselssikkerheden.

Idékataloget rummer blandt andet følgende initiativer ved regimenter, flådestationer, flyvestationer, skoler m.fl.:

- Gennemgang af kørselsbestemmelserne ved regimenter og skoler samt drøftelse af uheld og erfaringsopsamling
- Holdningspåvirkning, f.eks. med foredrag af Rådet for Større Færdselssikkerheds trafikinformatorer
- Afmærkning af "sorte pletter" (uheldsbelastede steder) på kaserner og øvelsesterræner

- "Uheldsbarometer" på kaserner til synliggørelse af uheld
- Automobilradio i førerhus
- Bedre fysiske faciliteter til kontrol af biler og lastbiler, f.eks. etablering af en særlig stand til indstilling af lastbilers spejle.

Viden om trafiksikkerhed

Trafiksikkerhedsfagets viden og metoder skal kendes af mange mennesker. Trafiksikkerhed bygger på et bredt samarbejde, og alle har brug for ny viden og færdigheder.

Måltrettet forskning og udvikling samt uddannelse og efteruddannelse af fagfolk er en nødvendig forudsætning for at sikre effektive svar på de kommende års trafiksikkerhedsproblemer.

Forskning og udvikling

Forskningen skal skaffe forbedret viden inden for de traditionelle forskningsområder som f.eks. betydningen af hastighed og spirituspåvirkning, men den skal også skaffe ny viden om fremtidige indsatsområder, herunder f.eks. trafikinformatikkens muligheder i trafiksikkerhedsarbejdet.

Forskning og udvikling inden for trafiksikkerhed foregår i dag primært i Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og i Vejdirektoratet. Området har for tiden kun i mindre omfang universiteternes bevågenhed.

Der findes dog et omfattende internationalt forskningssamarbejde på trafiksikkerhedsområdet - bl.a. via EU. Det vil i de kommende år være nødvendigt at udbygge dette samarbejde yderligere, således at Danmark kan få det optimale udbytte af den samlede viden, der udvikles internationalt. Kun ved selv at producere relevante forskningsresultater kan vi sikre os hurtig adgang til væsentlige internationale forskningsresultater.

Trafikpuljer

Regeringen startede i 1995 og 1996 et omfattende forsøgs- og udviklingsarbejde finansieret via en særlig trafikpulje. Formålet hermed har været at udvikle metoder og afprøve løsninger, der bidrager til at opfylde de trafikpolitiske målsætninger i "Trafik 2005", regeringens trafikpolitiske redegørelse fra 1993. Mange af de igangsatte projekter udføres i samarbejde og samfinansiering med kommuner.

I de to første år er der igangsat projekter for et samlet beløb på godt 170 mio. kr., og mange af de støttede projekter har forbedring af trafiksikkerheden som hovedformål.

Med finansloven for 1997 fortsættes puljeordningen. Regeringen vil støtte projekter inden for handlingsplanens fire nøgleområder - for høj hastighed, spritkørsel, cykelulykker og krydsulykker. En del af puljemidlerne vil således kunne anvendes til:

- Hastighedsplanlægning og fartdæmpende ombygninger af amts- og kommuneveje
- Fremme af sikker cykeltrafik
- Kampagner mod for høje hastigheder, spritkørsel og krydsulykker
- Lokale handlingsplaner for sikkerhed i kommuner og virksomheder

Ulykkesanalysegruppe

En tredje vigtig kilde til indhentning af ny viden er dybtgående, tværfaglige analyser af trafikulykker.

Trafikministeren har i 1996 nedsat en særlig Analysegruppe for Vejtrafikulykker, som på baggrund af omfattende analyser af indtrufne ulykker skal fremsætte konkrete forslag til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger.

I analysegruppen indgår adfærdsforskere, politi, vejteknikere, køretøjseksperter og lægefaglig ekspertise.

Arbejdsgruppen skal én gang årligt udarbejde en rapport om det udførte arbejde og særrapporter om konkrete ulykkestyper. Det er regeringens forventning, at analysegruppen vil give inspiration og viden til gennemførelse af nye ulykkesbekæmpende aktiviteter.

Uddannelse

Regeringen vil gennem Vejdirektoratet udbyde et grundkursus i trafikssikkerhed, der henvender sig til alle aktører i trafikssikkerhedsarbejdet. Deltagerne i kurset skal lære at anvende de grundlæggende begreber og metoder i trafikssikkerhedsarbejde. De skal kunne forstå trafikkanterne som en sammensat og kompleks gruppe, og de skal kunne anvende simple analysemetoder som en nødvendig forudsætning for planlægning af ulykkesforebyggelse, sortpletarbejde, informations-kampagner og færdselskontrol.

Herudover planlægges en række specielle temakurser udbudt som trafikssikkerhedsuddannelsens overbygning. Kurserne skal behandle afgrænsede emner, for eksempel metoder i trafikssikkerhedsarbejdet, løsningsmuligheder, forhåndsvurdering af effekter, prioritering og evaluering.

Endelig ønsker regeringen at gøre en særlig indsats for at supplere forældrenes oplæring af deres børn i at færdes sikkert i trafikken. Regeringen vil derfor søge at få gennemført et samarbejde med et amt og kommunerne i dette amt om at benytte Arbejdsministeriets puljebordning til uddannelse af trafikssikkerhedsvejledere. Tanken er, at fastansatte pædagoger og klub-medarbejdere uddannes til vejledere for børn i trafikken.

Med udgangspunkt i en undervisningspakke til vejlederne og til børnenes forældre skal der især fokuseres på praktiske øvelser, hvor børnene færdes i trafikken og snakker sammen med de uddannede voksne vejledere.

Mens pædagogerne og klubmedarbejderne er på kursus eller fungerer som vejledere, erstattes de af langtidsløst i puljebordning. I første omgang tænkes uddannet ca. 100 trafikvejledere, hvorefter ordningen evalueres, og der tages stilling til, om den skal fortsætte.

Rådet for Større Færdselsikkerhed inddrages i udvikling og formidling af undervisningspakken til vejledere og forældre.

Indsamling og formidling af viden og data

Et velfungerende system til indsamling, systematisering og formidling af viden og data om trafikssikkerhed forbedrer grundlaget for både forskningen og for de politisk/administrative beslutninger. Det kan desuden anvendes som grundlag for en løbende opfølgning og evaluering af trafikssikkerhedsiltag - både nationalt og lokalt.

Regeringen betragter en stedsfæstelse af alle trafikulykker, der kommer til politiets kendskab som en vigtig forudsætning for at gennemføre en systematisk indsats i sortpletarbejdet. Desuden ønsker regeringen at vedligeholde og udbygge den igangværende registrering og stedsfæstelse af ulykkesdata fra skadestuerne i samarbejde med Hovedstadens Sygehusfællesskab, amterne og Sundhedsstyrelsen.

Videre vil regeringen tage initiativ til at etablere et system med kommunefordelte nøgletal om trafikssikkerhed og omkostninger som følge af personskader i trafikken. Formålet hermed er at skabe mulighed for en løbende sammenligning af trafikssikkerhedsindsatser i kommuner og amter.

For at give nem adgang til information om trafikssikkerhedsrelevante emner vil regeringen søge at etablere en brugerorienteret videndatabase på internettet. Databasen skal indeholde resuméer af artikler og rapporter og skal kunne anvendes til fuldttekstsøgning i centrale kilder. Eventuelt skal videndatabasen også give brugerne mulighed for at udveksle erfaringer.

Den omfattende viden på trafikssikkerhedsområdet skal også formidles til aktørerne gennem en række kanaler, for eksempel ved rådgivning, vejregler, artikler i faglige tidsskrifter og seminarer.

Vejdirektoratet og Rådet for Større Færdselssikkerhed vil videreudvikle den rådgivning, der allerede i dag gives til kommuner, amter, lokale færdselssikkerhedsråd og politikredse. Rådgivningen bør tage udgangspunkt i lokale problemer og behov, og kan omfatte hjælp til udarbejdelse af handlingsplaner for trafikssikkerhed, datagrundlag og ulykkesregistrering, sortplet -udpegning, design af lokale kampagner og trafikssikkerhedsrevision.

Vejregler og normer er en vigtig kanal til formidling af eksisterende og ny viden om trafikssikkerhed. Vejdirektoratet er i gang med en revision af en række vejregler, som har stor betydning for trafikssikkerheden. Det gælder blandt andet vejregler for veje og stier i byområder, for veje og stier i åbent land, for beplantning og for autoværn.

Regeringen vil blandt andet tage initiativ til, at der udarbejdes manualer og idékataloger til at formindske risikoen for ulykker mod skilte, lysmaster og andre faste genstande i vejsiden. Regeringen vil ligeledes tage initiativ til, at statsvejnettet gennemgås for at sikre, at der ikke er faste genstande, som er til fare for trafikkanterne.

Bump skal udføres korrekt. Trafikministeriet har derfor bedt Vejdirektoratet om forslag til fastsætte bindende regler for udførelse af alle fremtidige bump. Endvidere vil regeringen sørge for, at der udvikles et generelt anvendeligt system til trafikssikkerhedsrevision (vurdering af trafikprojekters sikkerhedsmæssige effekter), som kan anvendes af de lokale vejbestyrelser.

Samarbejdet mellem de mange aktører i trafikikkerhedsarbejdet skal styrkes og inspireres af en udbygget gensidig information. De enkelte aktører bør - uanset deres organisatoriske tilhørsforhold - opleve, at de arbejder i fællesskab på en betydningsfuld sag. Nyhedsbladet FÆRDSELSIKKERNYT synes velegnet til at kunne fungere som et fælles nyhedsbrev for alle aktører i trafikikkerhedsarbejdet.

Sundhedsministeriet

Sundhedsministeriets væsentligste opgave omkring trafikikkerhed er at opsamle, udbygge og formidle erfaringer med indtrufne skader med henblik på en fortsat udbygning af det forebyggende arbejde, således at skader undgås eller minimeres.

Sundhedsministeriet vil arbejde for følgende:

- Trafikkerhed inddrages i de amtslige sundhedsplaner og i de kommunale redegørelser, hvis hovedformål er at styrke samarbejdet inden for sundhedsområdet.
- Fortsat vedligeholdelse og udbygning af den igangværende registrering og stedfæstelse af ulykkesdata fra skadestuerne i samarbejde med Hovedstadens Sygehusfællesskab, amterne og Sundhedsstyrelsen.
- Sundhedsstyrelsen vil sammen med Trafikministeriet, Arbejdsministeriet, Vejdirektoratet, Rådet for Trafikkerhedsforskning og Direktoratet for Arbejdstilsynet tage initiativ til et samarbejde om forbedring af indsamlede data om ulykker. Dette samarbejde vil inddrage amterne i en afprøvning af et registreringssystem i skadestuer, således at den mest hensigtsmæssige og rationelle model kan udformes på landsplan.

Regeringen vil prioritere følgende forskningstemaer højt i de kommende år:

- Bløde trafikanters sikkerhed, herunder børn og ældre som fodgængere og cyklister
- Årsager og konsekvenser vedrørende ulykker med tunge køretøjer involveret
- Metoder og resultater vedrørende ulykkesanalyser
- Sammenhænge mellem risiko og trafikantadfærd
- Metoder og teknikker til påvirkning af trafikantadfærd
- Omkostninger ved trafikulykker
- Samspejlet mellem trafikikkerhed på den ene side og vejudformning, vejvisning, afmærkning og visuel information på den anden side

Ombygning af farlige kryds og strækninger

Regeringen har siden sin tiltræden afsat og anvendt betydelige midler til sikkerhedsmæssige forbedringer på statens veje, f.eks. systematisk sortpletbekæmpelse, ombygning af kryds, strækninger og jernbaneoverkørsler og etablering af særlige sikkerhedsfremmende anlæg for cyklister. Alene i 1996 blev der anvendt mere end 150 mio. kr. hertil, eksklusiv trafikpuljen. Også fremover vil der være behov for at afsætte midler til dette arbejde.

På nogle hovedlandeveisstrækninger gennem bebyggede områder vil ombygningerne tjene bredere formål - f.eks. støjreduktion og generel forbedring af fodgængernes og cyklisternes forhold. Her vil ombygning af trafikvejene til miljøprioriterede gennemfarter kunne komme på tale.

Regeringen vil tage initiativ til, at der fremover i samarbejde med de lokale myndigheder udarbejdes trafikikkerhedsplaner for de veje, der aflastes af nye statslige motorveje eller omfartsveje. Regeringen vil være indstillet på, at staten ved fremtidige, nye anlæg bidrager til dækning af omkostningerne til sådanne sikkerheds- og miljøfremmende foranstaltninger på de nedklassificerede statsveje.

Vejdirektoratet har ansvar for at gennemføre foranstaltninger, der forbedrer sikkerheden på hovedlandevejene. På finansloven for 1997 er der reserveret midler til ulykkesbekæmpelse på disse veje.

Som en del af regeringens aftale med Amtsrådsforeningen i Danmark om overførsel af visse vejstrækninger til amterne er det aftalt, at disse midler fremover af regeringen skal kunne anvendes ikke alene på statsvejnettet, men

også på det amtskommunale og det kommunale vejnet. På den måde er det regeringens forventning at kunne forbedre forholdet mellem nyttevirkning og udgifter.

Opfølgning og evaluering

Ansvar for opfølgning og evaluering af handlingsplanen lægges direkte under Trafikministeriet, som nedsætter en følgegruppe med repræsentanter fra Trafikministeriet, Justitsministeriet, Sundhedsministeriet, Arbejdsministeriet og Undervisningsministeriet. Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen inviteres til at deltage. Følgegruppen skal sikre, at handlingsplanens forslag iværksættes og vurdere effekten af de forskellige aktiviteter med henblik på at foreslå eventuelle justeringer eller nye aktiviteter. Vejdirektoratet varetager sekretariatsfunktionen for denne følgegruppe.

Statens investeringer i sikker trafik 1997-2000

Investeringsbehov (i mio. kr.)	1997	1998	1999	2000
Automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol	28	30	0	0
Sortpletarbejde	43	43	43	43
Miljøgennemfarer	8	5	5	5
Cykelstier	10	10	10	10
Jernbaneoverskæringer	17	13	13	13
Udskiftning af autoværn	18	19	19	19
Øget information og kampagne	5	5	5	5
Pulje til forsøg og decentrale projekter	83	84	75	75
Handlingsplan i alt	212	209	170	170

Hertil kommer udgifter til politikontrol og driftsudgifter til Vejdirektoratet, udgifter til forskning, information og kampagner og de aktiviteter, som Undervisningsministeriet, Forsvarsministeriet, Arbejdsministeriet og Sundhedsministeriet vil iværksætte inden for deres respektive områder.

Udgifter til politikontrol er omfattet af politiets flerårsaftale med Finansministeriet for perioden 1996-1999. Udmøntningen heraf vil medføre en øget kontrolindsats i perioden. Med henblik på en styrkelse af den samlede, offentlige trafiksikkerhedsindsats vil regeringen endvidere foreslå, at trafiksikkerhedsspørgsmålet tages op til drøftelse i forbindelse med de næste forhandlinger om kommunernes og amternes økonomi.

Med den foreslåede indsats regner regeringen med for sin del at kunne bidrage til en reduktion i antal dræbte på godt 75 personer pr. år og en reduktion i antal tilskadekomne på 960 personer pr. år.

4 Det langsigtede trafiksikkerhedsarbejde

En halvering af antallet af trafikdræbte på 20 år fra begyndelsen af 1970'erne til begyndelsen af 1990'erne er en positiv udvikling. Alligevel er der god grund til at udbygge det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde.

Den positive udvikling skal fortsætte og understøttes af offentlige indsatser.

Regeringen vil udvikle velfærds-samfundet, således at alle borgere kan leve og færdes sikkert og trygt. Den grundlæggende holdning skal være, at hver ulykke er én for meget; vi vil ikke acceptere, at mennesker dør og invalideres i trafikken. Regeringen ønsker, at denne tankegang skal præge de kommende års trafiksikkerhedsarbejde. Det kræver, at tankegangen vinder indpas hos myndigheder, virksomheder og trafikanter - ikke mindst hos de unge, som er fremtidens trafikanter.

Med regeringens initiativer i denne handlingsplan er der både taget en række skridt, der vil reducere uheldstallet på kort sigt og initiativer, der udgør et fundament for det langsigtede trafiksikkerhedsarbejde.

Et fortsat fald i antallet af dræbte og tilskadekomne på langt sigt nødvendiggør en bredere indsats. Regeringen finder det derfor nødvendigt at støtte en udvikling af trafiksikkerhedsarbejdet inden for følgende områder:

- Øget samspil med private aktører
- Udvikling af vej- og trafiksystemet så det i højere grad er tilpasset alle brugere
- Dæmpning af væksten i biltrafikken
- Udnyttelse af nye teknologiske muligheder

Regeringen lægger stor vægt på, at private aktører går mere aktivt ind i initiativer til at forbedre trafiksikkerheden. Mange private virksomheder har gode muligheder for at påvirke medarbejdernes adfærd i trafikken og få gang i debatten om trafiksikkerhed i virksomhederne.

Desuden kan virksomhederne stille krav til leverandører af transportydelser om sikker og effektiv trafik, herunder valg af transportmiddel, overholdelse af love og regler af betydning for trafiksikkerheden, f.eks. hastighedsbegrænsninger og køre- og hviletidsbestemmelser.

Endvidere kan virksomhederne tilbyde kurser eller tage andre initiativer, der øger sikkerheden, når ansatte færdes i trafikken. Med et pilotprojekt om udarbejdelse af handlingsplaner sammen med private virksomheder tager regeringen et første skridt til at styrke samarbejdet med nye aktører, ligesom regeringen vil sikre, at de erfaringer, som Trafikministeriets institutioner opnår med at udarbejde handlingsplaner, vil blive udbredt blandt andre virksomheder.

Vej- og trafiksystemets udformning fastlægges under en række hensyn, som kan være i indbyrdes konflikt f.eks. mellem hensyn til sikkerhed og til fremkommelighed. Regeringen ønsker, at hensynet til de svageste og mest udsatte trafikanter - børn og ældre - fremover skal indgå med større vægt i vej- og trafiksystemets udformning.

Hvis vi vælger et transportsystem, der også skal fungere sikkert for børn og ældre, træffer vi samtidigt et valg om at lægge visse be-grænsninger på bilernes fremkommelighed og hastigheder på steder, hvor der færdes børn og ældre. Mange steder findes i dag store signalregulerede kryds, udformet på grundlag af kapacitetsberegninger

for biltrafikken. Hvis krydset ligger et sted med mange ældre fodgængere, bør vi fremover være mere opmærksomme på de ældre fodgængeres behov for længere grøntider og hastighedsbegrænsning for biltrafikken gennem krydset.

Væksten i biltrafikken har stor effekt på ulykkestallene: Vokser biltrafikken med 1,8 pct. om året fra år 2000 til 2010, vil denne vækst isoleret set føre til, at antallet af dræbte og tilskadedekomne øges med over 10 pct. Det svarer alt andet lige til ca. 50 dræbte og flere end 1.000 tilskadedekomne om året. En dæmpning af trafikvæksten har derfor overordentlig stor betydning for trafikikkerheden.

Miljøhensyn taler også for, at de seneste års vækst i biltrafikken skal søges dæmpet fremover. For at nå dertil, bliver det nødvendigt at se på forskellige økonomiske incitamenter, der i højere grad tilskynder til gangtrafik, cykling og kollektiv trafik. Ud over mere traditionelle virkemidler som benzinafgifter, vægt-afgifter, registreringsafgifter og parkeringsafgifter vil man i større byer kunne indføre egentlige road-pricing systemer, dvs. afgifter på bilkørsel på bestemte vejstrækninger, i bestemte områder eller i bestemte tidsrum.

Væksten i biltrafikken kan også dæmpes ved øget anvendelse af hjemmearbejde og komprimerede, fire dages arbejdsuger, ligesom der måske kan opnås en vis effekt ved at virksomhederne prøver at organisere samkørsel for deres medarbejdere.

På langt sigt kan transportbehovet også mindskes ved at placere boliger, institutioner og arbejdspladser mere hensigtsmæssigt i forhold til hinanden. I Holland er man godt i gang. Offentlige institutioner og hospitaler flyttes tilbage til bymidten, tæt på offentlig transport, samtidig med at man fredeliggør bymidterne. Dette har haft positiv effekt på miljøet og trafikikkerheden.

I mange danske byer er der sket store forandringer i trafikmønsteret i de seneste 20 år. Først og fremmest er bymidterne blevet mere fredelige. Fodgængere har mange steder fået pladser og gågader tilbage, hvor biler tidligere dominerede totalt. Denne udvikling bør fortsætte.

Udviklingen inden for elektroniske kommunikationssystemer i trafikken (trafiktelematik) går stærkt. Der er næppe tvivl om, at både køretøjer og veje i stigende omfang udstyres med elektronik. Spørgsmålet er, hvad den ny teknologi bør bruges til, og hvordan det sikres, at nettoeffekten bliver øget trafikikkerhed.

En øget anvendelse af trafiktelematik kan gøre trafikken mere sikker, mere effektiv og mere miljø-venlig. Der er naturligvis sikkerhedsaspekter i at bruge telematik til at effektivisere rutevalg, styre kødannelser og informere om uheld. Men de muligheder, som en stadig billiggørelse af kommunikation mellem vejinfrastrukturen og køretøjerne frembyder, kan åbne op for telematikløsninger med langt større sikkerhedsmæssige perspektiver.

Som eksempel kan nævnes information eller styring af køretøjernes hastigheder efter vejenes sikkerhedsmæssige standard, hvor bilens fart tilpasses automatisk ved information fra ydre kilder, f.eks. elektroniske vejmærker og trafikcentraler.

Andre eksempler er den automatiske afstandsholder, hvor bilen registrerer forankørende køretøjer og afpasser automatisk hastighed og afstand, eller kollisionsdetektoren, hvor bilen registrerer cyklister og fodgængere på kollisionskurs og bremser, samtidig med at føreren advares.

Regeringen ønsker at inddrage de nye teknologiske muligheder i trafikikkerhedsarbejdet og vil følge udviklingen internationalt med henblik på at vurdere mulighederne for at indføre egnede elektroniske systemer i Danmark.

Med denne handlingsplan har regeringen taget et skridt i en lang og vanskelig arbejdsopgave, der skal gøre trafikken mere sikker og mere miljøvenlig. Det er regeringens ønske, at planen bidrager til at styrke et bredt samarbejde mellem de mange aktører i trafikikkerhedsarbejdet - ikke mindst det lokale samarbejde mellem politi, kommuner, amter, foreninger og interessegrupper.

Det kan gøre løsninger på trafikikkerhedsproblemerne mere nærværende og synlige i den lokale debat og dermed sikre en nødvendig opbakning fra den vigtigste gruppe af aktører - trafikanterne selv.

Udgivet af Trafikministeriet

Oplag: 5.000 eksemplarer

Tryk: CTH

Repro: Christensen Fotosats

Foto: Ib Badder

Grafisk tilrettelæggelse og produktion: Morten Jersild ApS

© Trafikministeriet 1997

ISBN 87-90262-33-6

Handlingsplanen kan købes hos boghandleren
eller hos Statens Information, Postboks 1103, 1009 København K.
Tlf. 3337 9228, kl. 9-15. Fax 3337 9299. Pris kr. 80,- inkl. moms.