

# Kommunerne har en nøglerolle i Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan

Færdselssikkerhedskommissionen har netop offentliggjort sin handlingsplan frem mod 2030. Målet er igen at halvere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Fire ud af fem af ulykker med dræbte og tilskadekomne sker på det kommunale vejnet. Kommunerne har derfor en nøglerolle i, at målet lykkes.



**AF STEFFEN RASMUSSEN**  
Projektchef i Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune og KL's repræsentant i Færdselssikkerhedskommissionen  
stera@kk.dk



**AF SØREN TROELS BERG**  
Fagkoordinator for Trafiksikkerhed, Teknik og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune  
f05r@kk.dk

## De nye mål

Danmark er blandt de lande i verden, hvor det er allersikrest at færdes i trafikken. Med vedtagelsen af Færdselssikkerhedskommissionens ny handlingsplan sættes et nyt mål om at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken frem mod 2030. Maksimalt 90 dræbte og 900 alvorligt (politiregistrerede) tilskadekomne. Som noget nyt er der også sat et mål om højst 10.000 lettere tilskadekomne registreret på sygehusenes akutmodtagelser.

## Vi skal lære af erfaringerne

Vi når desværre ikke målsætningen i den eksisterende handlingsplan om maksimalt 120 trafikdræbte i 2020 - selv i et corona-år med mindre trafik. Det er vigtigt at vurdere, hvad man kan lære af det. Udviklingen er stagneret siden 2010. Antallet af trafikdræbte har været konstant omkring 200 om året, og tager man udgangspunkt i Landspatientregisteret, har antallet af alvorligt tilskadekomne været konstant omkring 5.000 om året.

Færdselssikkerhedskommissionen omtaler i den ny handlingsplan flere årsager hertil. Således er flere af de lovgivningsmæssige tiltag, herunder reglen om klip i kørekortet for brug af håndholdt mobilte-

lefon med videre, trådt i kraft meget sent i perioden (2019). Revisionen af køreuddannelserne er sat i gang, men er ikke afsluttet og implementeret. Samtidig er nye køretøjstyper som fx el-løbehjul blevet introduceret. Og elcyklerne bidrager både til cykeltrafikarbejdet og ulykkesstatistikken. Endelig er trængslen på vejene øget, og mange investeringer i vejinfrastrukturen har som sit primære formål haft at forbedre fremkommeligheden.

Andelen af alvorlige trafikulykker med fodgængere og cyklister er vokset under den seneste handlingsplansperiode. Vi vil gerne have flere til at gå og cykle i kommunerne. Det er godt for sundheden, og det er godt for miljøet. Men det skal samtidig være sikkert.

## Fokus i kommunernes indsatser

Kommunernes indsats på trafiksikkerhedsområdet er afgørende for at udvikle og skabe et trygt og sikkert liv for borgerne. Undervisning og målrettede adfærdskampagner og ombygning af veje og kryds er især effektive midler til at forbedre trafiksikkerheden. Handlingsplanen fremhæver følgende områder, som kommunerne især skal have fokus på at:

- Fremme en mere sikker adfærd og trafikultur.



Fodgængere og cyklisters sikkerhed har høj prioritet i kommunerne. Foto: Rådet for Sikker Trafik.

- Arbejde for at trafikikkerhed i højere grad indgår i undervisningen i skolerne.
- Øge evidens og viden for de kommunale beslutninger om trafikikkerhed.
- Styrke samarbejdet mellem nationale og lokale myndigheder om finansiering af trafikikkerhedsarbejdet i kommunerne.
- Styrke videndeling mellem kommuner og deltage i det nationale og internationale samarbejde om trafikikkerhed.

### Cykler og fodgængere

Med udgangspunkt i Landspatientregisteret udgør cyklister og fodgængere omkring 90 % af de tilskadede i trafikken. Indsatser for at forebygge trafikulykker for denne gruppe skal derfor have meget høj prioritet for kommunerne i den

kommende 10-årsperiode. Det gælder indsatser som lavere hastigheder i byer, indsatser på større trafikveje, krydsombygninger, sikkerhedshensyn ved drift- og vedligeholdelse af kommunernes veje og stier samt målrettede adfærdskampagner.

I byområder er det en ekstra udfordring, at nye transportmidler som elcykler med højere hastigheder, el-løbehjul, skateboard med videre giver en større spredning i trafikmønstret og dermed en øget risiko for ulykker.

### Håndbog i lokalt trafikikkerhedsarbejde

En håndbog i lokalt trafikikkerhedsarbejde skal give inspiration til kommunernes arbejde med at udvikle en kommunal trafikikkerhedsplan. Håndbogen skal inspi-

rere til inddragelse af interessenter, udnyttelse af ulykkesdata fra flere datakilder samt sætte fokus på vejtekniske indsatser, ændret adfærd og styrket kommunal trafikikkerhedsorganisation. Det lokale og regionale samarbejde med politikredse er afgørende for, at kommunernes indsatser for at forbedre trafikikkerheden får gennemslagskraft.

### Det regionale samarbejde

Det regionale samarbejde om trafikikkerhed er meget forskelligt organiseret hen over landet. Historisk har det regionale samarbejde været forankret i amter eller Vejdirektoratets vejcentre, men de seneste år har der ikke været en ensartet struktur i Danmark. I de kommende år skal vi styrke erfaringerne fra de steder, hvor det fungerer godt, ofte forankret i politi- »

	Indsats	Anbefaling	Resort
Undervisning og kommunikation	Børn og unges ulykker i fritiden	Kommunerne fokuserer deres trafikikkerhedsindsatser på steder, hvor børn og unge færdes i deres fritid.	Kommunerne
	Uopmærksomhedskampagne	Kampagneindsats med fokus på at minimere antallet af alvorlige trafikulykker, hvori der indgår distraherer.	Rådet for Sikker Trafik
	Hastighedskampagne	Kampagneindsats som skal øge risikoforståelse blandt trafikanterne, så flere kører efter forholdene og efter de gældende hastighedsgrænser.	Rådet for Sikker Trafik
	Unge bilister - kampagne	Kampagneindsats rettet mod unge bilister.	Rådet for Sikker Trafik, kommunerne
	Ældre trafikanter - kampagne	Kampagneindsats rettet mod ældre fodgængere, cyklister og bilister med fokus på faremomenter og handlemuligheder.	Rådet for Sikker Trafik, kommunerne
	Skolestartskampagne	Skolestartskampagne	Rådet for Sikker Trafik, kommunerne
	Spirituskampagne	Indsats målrettet den brede befolkning - unge og trafikanter med et egentligt alkoholmisbrug.	Rådet for Sikker Trafik, kommunerne
	Trafikal kultur - kampagne	Kampagne som skal have et bredt fokus på en bedre trafikal kultur.	Rådet for Sikker Trafik, kommunerne
	Unge i trafikken - kampagne for teenagere	Kampagne rettet mod unge og forældre for en mere trafikikker aadfærd (hastighed, spiritus, ulovlig knal- lert, manglende cykelhjelm).	Rådet for Sikker Trafik, kommunerne
	Manglende/utilstrækkelig orientering - kampagne	Kampagne som skal gøre opmærksom på, hvad korrekt orientering er, og hvorledes det skal styrkes hos de danske trafikanter.	Rådet for Sikker Trafik, kommunerne
	Trafikpolitik på skoler	Fokus på trafikundervisning på alle trin.	Rådet for Sikker Trafik, KL, Børne- og Undervisningsministeriet, kommunerne
	Trafikpolitikker i private og offentlige virksomheder.	Offentlige og private virksomheder indfører en trafikikkerhedspolitik med klare regler for medarbejdernes aadfærd i trafikken samt trafikikkerhedsmæssige krav til udbudte kørselsopgaver.	Rådet for Sikker Trafik, brancheorganisationer, styrelser, kommunerne og andre offentlige myndigheder
Vejudformning og trafikregulering	Trafikkerhedsrevision	Større udbredelse af trafikikkerhedsrevision.	Kommunerne, Vejdirektoratet
	Trafikkerhedsinspektion (drift og vedligehold)	Øget anvendelse af trafikikkerhedsinspektion i kommunerne samt brug af resultaterne ved planlægning af drift og vedligehold for at forbedre vejenes sikkerhed, herunder trafikikkering efter ledningsarbejde.	Kommunerne
	Differentierede hastighedsgrænser	Øget brug af differentierede hastighedsgrænser inden for vej/trafikregulering.	Vejdirektoratet, kommunerne
	Vejtekniske trafikikkerhedstiltag på veje i åbent land	Systematisk forbedring af veje i åbent land med fokus på at forbedre strækninger og kryds med mange ulykker.	Kommunerne, Vejdirektoratet
	Vejtekniske trafikikkerhedstiltag på veje i byzone	Tiltag som kan forbedre sikkerheden i kryds, herunder fx. bedre oversigtsforhold, signalregulering mv.	Kommunerne, Vejdirektoratet
	Pulje til trafikikkerhed i kommuner	Trafikkerhedspulje hvor kommuner kan søge tilskud til tiltag, der forbedrer sikkerheden for lette trafikanter - som lavere hastigheder og sikre kryds i byer.	Transport- og Boligministeriet, Vejdirektoratet, kommunerne
Data om ulykker	Trafikulykker i et samlet ulykkesregister/database	Der etableres en ny landsdækkende database, indeholdende trafikulykker fra både politi, Landspatientregisteret og akutmodtagelser efter den svenske STRADA-model. Databasen designes, så det er muligt at koble flere datakilder på - fx forsikringsdata. Databasen skal indeholde stedfæstede ulykkesdata.	Transport- og Boligministeriet, Sundheds- og Ældreministeriet, Vejdirektoratet, politiet, regionerne samt viden- institutioner og universiteter
	Registrering af trafikulykker i Landspatientregisteret	Systematiseret og opdateret registrering af trafikulykker i Landspatientregisteret. Indsats som skal sikre bedst mulig kvalitet af trafikulykkesdata.	Regionerne, KL samt viden- institutioner og universiteter
	Ulykkesudpegning 2.0 - baseret på bredere datagrundlag end politiets data.	Med baggrund i politiets data og nye datakilder, Landspatientregisteret, hospitalsregistreringer m.m. udarbejdes nye metoder til udpegning af ulykkesbelastede lokaliteter.	KL, Vejdirektoratet, regionerne, viden- institutioner og universiteter
Forskning og samarbejde	Viden om aadfærd samt samspil mellem lette trafikanter og infrastruktur	Forskningsindsats med fokus på trafikantadfærd og interaktion mellem forskellige trafikantgrupper og infrastruktur som baggrund for udformning af infrastruktur, så sikkerhed og fremkommelighed for alle køretøjstyper og trafikantgrupper på cykelstier tilgodeses.	Vejdirektoratet, KL og viden- institutioner og universiteter
	Styrkelse af det regionale trafikikkerhedsarbejde (politikredse)	Det lokale arbejde forankres i politikredse med følgende deltagere: Kommune (teknik- og skoleforvaltninger), politikredse, regioner, skadestuer, erhvervsliv og civilsamfundsorganisationer.	Kommunerne, politikredse, regioner
	Håndbog i kommunale trafikikkerhedsplaner	Håndbog med inspiration til kommunernes arbejde med at udvikle en kommunal trafikikkerhedsplan. Håndbogen skal inspirere til inddragelse af interessenter, udnytte ulykkesdata fra flere datakilder, fokusere på vejtekniske indsats, ændret aadfærd og styrket kommunal trafikikkerhedsorganisation.	Vejdirektoratet, KL, Rådet for Sikker Trafik og politiet



Høj fart, kurver og sideveje er en farlig kombination på de to sporede kommuneveje. Foto: Rådet for Sikker Trafik.

kredsene hvor vigtige organisationer og myndigheder inddrages i det regionale arbejde, andre steder skal der opbygges nye samarbejdsformer.

## Kommunernes økonomi

Udover de menneskelige hensyn er kommunerne nødt til at se på økonomien. Baseret på en undersøgelse fra Vejdirektoratet fra 2013 kan man se, at kommunernes udgifter efter bare ét års skader i trafikken er mere end fire milliarder kroner, hvor den største del, cirka 75 %, går til pleje, genoptræning med videre. Ved at investere i forebyggelse af trafikulykker kan vi nedbringe dette tal og frigive midler til andre vigtige formål i kommunerne.

Der er behov for et tæt samarbejde med statslige myndigheder i de kommende år. Især kommunernes muligheder for at fastsætte lavere hastighedsgrænser i byer er afgørende for at nå målet om at halvere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Desuden er der

Tabel 1: Anbefalingerne i Færdselssikkerhedskommissionen nye handlingsplan.



behov for omfattende nye investeringer i vejinfrastruktur - fx til ombygning af farlige kryds og dæmpning af trafikken gennem byer. KL har foreslået, at trafik sikkerhedsinvesteringer på det kommunale vejnet understøttes af en statslig trafik sikkerhedspulje.

### Løbende opfølgning af fremdrift

Færdsels sikkerhedskommissionen forpligter sig i den ny handlingsplan til at overvåge og evaluere udviklingen i trafik sikkerheden ved brug af flere datakilder og metoder. Det vil ske ved at foretage årlige opgørelser over det samlede antal personskader i Landspatientregisteret, opdelt på alvorlige og lette skader samt på trafikantgrupper i det omfang, det er muligt. Adgangen til data, der registreres på akutmodtagelserne på landets sygehuse og indberettes til landspatientregistret, er et vigtigt supplement til politiets registreringer - og er en landvinding i den ny handlingsplan. Forhåbentlig vil der hurtig

tigt kunne etableres en ensartet og landsdækkende registrering, der også indeholder en geografisk stedfæstelse.

Desuden gennemføres regelmæssige årlige beregninger af udvalgte trafikantgrupperes risiko i trafikken fordelt på køn og alder, baseret på tal fra Transportvaneundersøgelsen (TU) samt politiregistrerede ulykker suppleret med personskader registreret i Landspatientregisteret. Endeligt følges en række indikatorer for ulykkesudviklingen - de såkaldte KPI'er (Key Performance Indicators) for:

- Hastighed
- Hjelmbrug
- Påvirkning af alkohol, narkotika og medicin
- Distraction/uopmærksomhed
- Bilparkens stand
- Brug af sikkerhedssele
- Færdselsundervisning i grundskolen
- (Politisk vedtagne) kommunale trafik sikkerhedshandleplaner

To gange i handlingsplanperioden, henholdsvis i 2024 og i 2027, lægger Færdsels sikkerhedskommissionen op til en samlet revurdering af handlingsplanens mål, strategi og indsatser.

### Samarbejde mellem mange aktører

Et effektivt trafik sikkerhedsarbejde og succes for den ny handlingsplan forudsætter samarbejde mellem mange parter: Statslige, regionale og kommunale myndigheder, politi, Rådet for sikker Trafik, forskningsinstitutioner, sundhedspersonale, trafikantorganisationer, erhvervsliv og lokale ildsjæle. Først og fremmest forudsætter det nødvendige politiske beslutninger, og at nødvendige ressourcer til at gennemføre handlingsplanens indsatser findes. ●