

Trafiksikkerhed

de seneste 25 år

De seneste 25 år er antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken mere end halveret. Det er ikke sket af sig selv. Der er arbejdet målrettet på at forbedre trafiksikkerheden. Ingen enkelt person eller enkelt institution kan tage æren herfor. Indsatsen er leveret af ildsjæle fra forskellige platforme.



Lene Herrstedt, M.Sc., Ph.D.

lh@trafitec.dk

Antal dræbte og tilskadekomne er faldet markant

I starten af juli 2014 blev de endelige officielle tal for trafikulykker og personskader på de danske veje i 2013 meldt ud. Antallet af dræbte og tilskadekomne er det laveste siden 1930, hvor man begyndte at lave statistik om trafikulykker. På det tidspunkt lå indbyggertallet i Danmark på ca. 3,5 mio. mennesker, og antallet af personbiler var ca. 100.000. I dag er vi ca. 5,6 mio. mennesker, og antallet af personbiler er steget til over 2,2 millioner.

Som det fremgår af figur 1, toppede antallet af dræbte i trafikken omkring 1970. Efter krigen kom der gang i økonomien igen. I 1953 kom den første motorvej, og der var fri hastighedsgrænser. I 50'erne og de "glade 60'ere" steg antallet af personbiler drastisk. Det betød bl.a., at der kom mange "nye" bilister ud på vejene. I 1973 var antallet af personbiler steget til 1.230.000. I 1974 indførte man faste hastighedsgrænser på grund af oliekrisen, og i 1976 indførte man tvungen brug af sikkerhedssele. Udviklingen i antallet af trafikdræbte vendte og har i det store billede været faldende lige siden.

I løbet af de seneste 25 år – fra slutningen af 80'erne til i dag – er antallet af dræbte i trafikken faldet fra et niveau på lidt over 700 til lidt under 200 om året. Tilsvarende er antallet af tilskadekomne i trafikken faldet fra et niveau på næsten 13.000 til omkring 4.000.



Figur 1. Udviklingen i antallet af dræbte fra 1930 til 2013.

Handlingsplaner, konkrete mål og puljemidler

For 25 år siden (1988) udkom Færdselssikkerhedskommissionens grønne betænkning nr. 1157: Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan. Der blev opstillet en konkret målsætning for en 12-årsperiode: antal dræbte og tilskadekomne skulle reduceres med 40 - 45% inden år 2000. Målsætningen blev fulgt op med tre handlingsprogrammer med i alt 32 færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger rettet imod:

- Køretøjers indretning og udstyr
- Påvirkning af trafikanternes adfærd til en mere trafiksikker adfærd gennem uddannelse, information, kontrol og ændrede færdselsregler
- Ændringer af vejene og vejenes omgivelser.

Halvdelen af foranstaltningerne skulle iværksættes som led i det statslige færdselssikkerhedsarbejde, mens den anden halvdel skulle iværksættes som led i det lokale færdselssikkerhedsarbejde (som på daværende tidspunkt blev udført i amts- og primærkommunerne). Den årlige samfundsmæssige udgift til gennemførelse af alle 3 programmer blev estimeret til ca. 1,6 mio. kr., som blev holdt op imod de sparede omkostninger til forebyggede færdselsuheld på ca. 3,2 mio. kr. Der var altså tale om en samfundsmæssig rigtig god forretning, hvilket naturligvis var et stærkt argument.

Hermed var der skabt en model for periodevise handlingsplaner med konkrete målsætninger, som har dannet ramme for de seneste 25 års trafiksikkerhedsarbejde både nationalt, regionalt og lokalt.

Amterne og en stor del af kommunerne udarbejdede deres egne lokale handlingsplaner, og de har spillet en væsentlig rolle i trafiksikkerhedsarbejdet frem mod de opstillede mål.

Ved udgangen af 2000 kunne man



Figur 2. Den grønne betænkning fra 1988 og de to følgende nationale handlingsplaner har dannet ramme om de seneste 25 års trafiksikkerhedsarbejde.

konstatere, at antallet af dræbte og tilskadede komne var reduceret med knapt 30%. Et flot resultat selv om målet på 40% jo ikke var helt opfyldt. Men arbejdet med periodiske handlingsplaner og konkrete målsætninger fortsatte.

I 2000 kom en ny 12 års plan med titlen ”Hver ulykke er én for meget – trafiksikkerhed starter med dig”. Man satte sig igen et ambitiøst mål om, at der ved udgangen af 2012 højst måtte være 300 dræbte og 2443 hårdt kvæstede på de danske veje svarende til en samlet reduktion på 40%.

Målet blev opfyldt.

Den seneste nationale handlingsplan ”Hver en ulykke er én for meget – et fælles ansvar” kom i 2013 og gælder frem til 2020. Denne gang er målet, at der i 2020 maksimalt skal være 120 dræbte, 1.000 alvorligt tilskadede og 1.000 lettere tilskadede.

Handlingsplanerne har sat skiftende fokus på specifikke temaer for en målrettet indsats. Det drejer sig eksempelvis om høj hastighed, spritkørsel, uopmærksomhed, cyklistulykker, fodgængerulykker, ældre trafikanter, unge bilister, manglende selebrug og manglende brug af hjelm blandt tohjulede etc. Sideløbende har Trafikpuljerne været stærkt medvirkende til, at en række trafiksikkerhedsiltag er blevet ført ud i livet.

Udvikling af metoder og ny viden

Mange forskellige metoder er udviklet og taget i brug i løbet af årene. Det er naturligvis ikke muligt at nævne dem alle. I det følgende nævnes nogle af de mest markante aktiviteter, som har haft stor betydning for trafiksikkerhedsarbejdet de seneste 25 år.

Der er siden 1960’erne bygget en del omfartsveje i Danmark. Alene i perioden fra 1980 til 1994 blev der åbnet 130 omfartsveje, dels for at øge fremkommeligheden for

biltrafikken og dels for at aflaste byerne for de gener, som den gennemkørende trafik påfører omgivelserne i form af trafikulykker, barriereeffekt, støj og luftforurening, kapacitetsproblemer mv. Men omfartsvejene var dyre at anlægge, og der blev rejst tvivl om den samlede sikkerhedsmæssige effekt. Der opstod et behov for nye metoder.

En af de største succeser i 80’erne var forsøget med *Miljøprioriterede gennemfarter*. Vejdirektoratet gennemførte i samarbejde med de lokale vejmyndigheder et storstilet demonstrationsprojekt med fartdæmpning på hovedlandveje gennem 3 forsøgsbyer: Vinderup i Ringkøbing Amtskommune, Skærbæk i Sønderjyllands amtskommune og Ugerløse i Vestsjællands amtskommune. De tre gennemfartsveje blev ombygget ud fra et samlet koncept med fysiske fartdæmpende foranstaltninger, som bestod i forvarslinger, porte, forsætninger, stikrydsninger, rundkørsler mv. samt delt sti i begge vejsider for de bløde trafikanter. Hastighedsbegrænsningen blev sat til 40 km/t i Vinderup og Ugerløse og 50 km/t i Skærbæk. Skitseprojekterne blev lavet af daværende A. Nyvigs Tegnestue, og Vejdatalaboratoriet stod for Effektmålingerne (EMIL), som inkluderede hastighed, trafiksikkerhed, tryghed, støj og luftforurening, barriereeffekter, bilisternes kørselstilpasning, brugerundersøgelser blandt borgere, bilister og de handlende. Resultaterne af det omfattende effektmålingsprogram gav grundlag for at besvare alle de mange spørgsmål, der var rejst før og undervejs i processen. På baggrund af resultaterne blev ideerne en kæmpesucces. Metoder og resultater blev formidlet på både dansk og engelsk i rapporter, artikler og konferencer.

Der blev afholdt et stort internationalt seminar om *Speed Management* i København. I årene der fulgte blev metoderne/resultaterne udbredt til hele landet og udlandet.

I 1990’erne blev der lavet Miljøprioriterede gennemfarter i 21 byer på statsvejnettet, og i årene, der fulgte, blev trafiksanering med brug af fysiske virkemidler til fartdæmpning udbredt til både amtsveje og kommuneveje i hele landet.

Elementerne til fartdæmpning blev videreudviklet. Det gælder f.eks. *vejbump*. Der blev lavet forsøg med forskellige udformninger af vejbump. Filosofien var, at de bilister, som overholdt den skiltede hastighedsgrænse, ikke skulle straffes ved passage af bumpet. Ud fra ISO standarder fandt man en acceptabel grænseværdi for lodret acceleration, der sikrede, at der ikke var sundhedsproblemer ved gentagne bumppassager. På den baggrund blev udarbejdet et vejbumpkatalog med anvisning på, hvordan et bump skulle designes svarende til den aktuelle hastighed fra 20 op til 50 km/t. Der blev også lavet forsøg med forskellige afstande mellem bumpene. Formålet var at finde frem til den maksimale afstand mellem fartdæmpere, hvor den aktuelle hastighedsgrænse kunne forventes overholdt på strækningen. Anbefalingerne blev indarbejdet i vejreglerne.

Der blev udviklet idekataloger for hastighedstilpasning for veje i byer og uden for byer. At hastigheden generelt havde stor betydning for trafiksikkerheden, var forskerne ikke i tvivl om. De havde viden om de mange undersøgelser, som dokumenterede dette faktum. Men det var ikke helt nemt at overbevise politikerne, som jo selvfølgelig også havde andre punkter på dagsordenen end trafiksikkerhed. Der gik derfor lang tid, før ideen om *automatisk hastighedskontrol* blev sat i gang.



Figur 3. Forsøget med Miljøprioriterede gennemfarter (EMIL-projekterne) blev en succes og fik stor betydning for trafiksikkerhedsarbejdet i årene, der fulgte.



Figur 4. VMS tavler til variabel hastighedsstyring.

I 60'erne og første halvdel af 70'erne blev der nedlagt mange rundkørsler rundt om i landet. De fungerede ikke særlig godt. Men i 1977 kom de nye vigepligtsregler, der gik ud på, at alle trafikanter på vej ind i rundkørslen nu havde ubetinget vigepligt for den trafik, der befinder sig inde i rundkørslen. Vigepligten blev vendt om. Det ændrede funktionaliteten gevaldigt. Der kom igen gang i anlæg af nye rundkørsler. Man fandt dokumentation for, at ombygning af kryds til *rundkørsler* giver en god sikkerhedsmæssig effekt. I perioden fra midten af 90'erne og op gennem 00'erne blev der bygget omkring 1.000 nye rundkørsler i Danmark. I dag er der ca. 1.500 rundkørsler i Danmark.

Den systematiske bekæmpelse af trafikulykker har de sidste 40 år været baseret på udpegning og forbedring af sorte pletter på vejnettet. En sort plet er en lokalitet med relativ høj risiko. Udpegningen af de sorte pletter har været et vigtigt grundlag for prioritering af trafiksikkerhedsarbejder. De nuværende modeller til udpegning af sorte pletter var et effektivt værktøj i mange år – men det er de ikke længere. Modellerne er forældede og utilstrækkelige til dagens behov. Det er der flere grunde til.

De værste sorte pletter er gennem årene udpeget og udbedret. De tilbageværende sorte pletter er blevet grå dvs. den relative risiko er ikke så markant, hvilket indebærer, at sikkerhedseffekten ved at udbedre dem er meget mindre end for år tilbage. Dertil kommer, at de nuværende modeller trænger til en opdatering. Siden kommunalreformen i 2007 har det ikke været muligt at tilvejebringe opdaterede vej- og trafikdata i nødvendigt omfang. Derfor kan der ikke længere laves troværdige udpegninger med det nuværende modelværktøj. Der er brug for at tænke nyt og få udviklet nye metoder til brug for prioritering af en fortsat syste-

matisk indsats med at reducere trafikulykker.

Trafiksikkerhedsrevision og inspektion

I 90'erne udviklede Vejdirektoratet et dansk koncept for trafiksikkerhedsrevision. Det er en metode til systematisk forebyggelse af trafikulykker. Metoden går ud på at foretage en systematisk og uafhængig trafiksikkerhedsvurdering af vejprojekter allerede i planlægningsfasen og i projekteringsfaserne, inden de anlægges og tages i brug. Formålet er at gøre nye og ombyggede veje så trafik-sikre som muligt fra starten.

Inspirationen kom fra England, hvor *Road Safety Audit* var en anvendt metode. Den tilpassede danske metode blev i første omgang afprøvet i et pilotforsøg på et antal udvalgte anlægsprojekter. Pilotforsøget blev evalueret og viste sig at være en succes. Metoden var nyttig og lønsom. Den blev derfor indført som en generel procedure for alle anlægsprojekter på statsveje i 1997.

Som vejsektormyndighed udarbejdede Vejdirektoratet en håndbog for metoden for at gøre den tilgængelig for alle vejbestyrelser, og i 1997 introducerede man en uddannelse for trafiksikkerhedsrevisorer. Efterhånden tog både amterne og en række af kommunerne metoden i anvendelse. På den måde er det lykkedes at forebygge mange trafikulykker.

Trafiksikkerhedsrevision er senere blevet suppleret med *Trafiksikkerhedsinspektion*, som er et trafiksikkerhedsmæssigt eftersyn af eksisterende veje, som ikke altid lever op til den nyeste viden om trafiksikkerhed.

Gennem årene er der gennemført en lang række *forsknings- og udviklingsprojekter* om effekter af trafiktekniske virkemidler, trafikanters adfærd i relation til vejudformninger og afmærkning, forskellige trafikantgrupperes formåen, sikre løsninger for cykel

og gangtrafik, forståelse af færdselstavler og afmærkning, effekter af sele- og hjelmbrug, livsstilsrelationer til trafikale adfærd mm. *Havarikommissionen* har udsendt en række tema-rapporter med erfaringsopsamlinger vedrørende ulykkers opståen.

Den ny viden om trafiksikkerhed er formidlet i håndbøger, artikler i *Trafik & Veje* og præsentationer på de to store årlige arrangementer *Vejforum* og *Trafikdage* og andre måder. En stor del af den nye viden er løbende blevet indarbejdet i vejreglerne. Det er vigtigt, at den ny viden formidles og gøres tilgængelig og anvendelig i det praktiske arbejde med forbedring af trafiksikkerhed.

Et godt eksempel herpå er Vejdirektoratets ny *Håndbog om Trafiksikkerhed* fra 2010, som samler de trafiksikkerhedsmæssige effekter af en række trafiktekniske virkemidler i en kortfattet oversigt. En opdateret udgave kom i 2014.

Undervisning og Kampagner

Børnenes Trafikklub og trafiksikkerhedsundervisning i skoler og ungdomsforeninger har bidraget til at give mange børn og unge gode trafikvaner. Sideløbende har en lang række adfærdspåvirkende kommunikationsindsatser i form af *kampagner* været et væsentligt bidrag i den samlede indsats med at nedbringe antallet af trafikulykker. Det drejer sig bl.a. om trafiksikkerhedskampagner rettet mod hastighed, alkohol, uopmærksomhed, selebrug, brug af cykelhjelm, cyklisters risiko i vejryds m.m.

Klip i kørekortet

I 2005 indførte man reglen med *klip i kørekortet*. Trafiksikkerhed handler om adfærd. For at trafikanterne kan færdes på en sikker måde, må man have nogle færdselsregler. Det er derfor vigtigt, at politiet overvåger, og at reglerne efterleves, hvilket naturligvis ikke altid er tilfældet. Så skal der være en synlig konsekvens i en størrelse, der matcher forseelsens omfang ud over en bøde, får trafikanterne nu et klip i kørekortet for særligt trafikfarlige overtrædelser af færdselsloven. Et klip varer i 3 år, og ved en samling på 3 klip mistes kørekortet.

Ny teknologi

I løbet af 90'erne og 00'erne er *mobiltelefonen* blevet hver mands øje. Den er med os overalt, hvor vi færdes – også i trafikken. Den har vist sig som et effektivt redskab ved tilkald af assistance i forbindelse med trafikulykker. Den har i dag overflødiggjort nødtelefonerne langs motorvejene. Til gengæld er det – af hensyn til trafiksikkerheden – forbudt at sende sms og tale i håndholdt mobiltelefon under kørsel.

GPS til navigation er også meget almin-

deligt i nutidens biler. Vi lader os guide frem til målet vha. et lille display evt. suppleret med en stemme, der fortæller os, hvor og når vi skal dreje, holde til højre/venstre.

De elektroniske *VMS tavler* har mange steder erstattet faste tavler. På sådanne tavler kan man give trafikanterne forskellige budskaber i form af tekster og symboler. Dermed kan trafikanten få den nødvendige information, der passer til den aktuelle trafiksituation. Det kan eksempelvis være en midlertidig hastighedsbegrænsning pga. kødannelser længere fremme.

Alkohollåse kan i dag installeres i biler og forhindre alkoholpåvirkede bilister i at starte motoren.

Omfanget af ny teknologi, der vinder indpas i de ny biler, er stigende. I dag sælges nye biler med anti-kollisionssystemer, automatisk parkeringsassistent, intelligent hastighedsassistent, systemer til kontrol af sideværtspacering m.m., og *Den førerløse bil* er opfundet. Samtidigt opstår en række nye spørgsmål om de sikkerhedsmæssige konsekvenser, som vi i dag ikke kender svaret på.

Organisering af Trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark

I løbet af de seneste 25 år har vi i Danmark haft 17 forskellige transportministre. Organiseringen af trafiksikkerhedsarbejdet i samme periode har også været noget turbulent. Når det samlede resultat til trods herfor falder positivt ud, skyldes det bl.a. de mange ildsjæle, som til trods for turbulensen er fortsat med at arbejde sammen – fra de skiftende platforme – om en målrettet indsats til forbedring af trafiksikkerheden.

I 80'erne og starten af 90'erne var der flere faglige miljøer, der helt eller delvist var dedikeret til trafiksikkerhedsarbejde:

- *Vejdatalaboratoriet (VDL)* i Herlev var et af Vejdirektoratets 2 laboratorier (1964-1993). Det var her man udviklede og drev Vejdatabanken og Uheldsdata-banken, lavede årlige uheldsstatistikker med beregninger af uheldsfrekvenser og -tætheder for de forskellige vejtyper, gennemførte systematiske sortpletudpegninger for statsveje og amtsveje og gennemførte trafiksikkerhedsanalyser, effektundersøgelser m.m.
- *Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger (SSV)* hørte under Trafikministeriet og var organisatorisk placeret i Vejdirektoratet med adresse i Næstved.
- SSV lavede undersøgelser af trafiksikkerhedsfremmende vejforanstaltninger og var samtidigt et rådgivende organ for Trafikministeriet, Vejdirektoratet og lokale vejbestyrelser.
- *Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (RfT)*



Figur 5. Der findes ca. 1.500 rundkørsler i Danmark.

var oprettet i 1967 under justitsministeriet. RfT udførte forskning og udvikling på opdrag fra ministeriet i relation til lovgivning bl.a. vedr. hastighedsgrænser, kørekortsuddannelser, brug af sikkerhedsseler og styrthjelm m.m., og var samtidigt et rådgivende organ for Justitsministeren.

- *Institut for Veje, Trafik og Byplan (IVTB)* på Danmarks tekniske Højskole (DTH som i dag er DTU), hvor prof. N.O. gennem en årrække stod for en meget engageret og inspirerende undervisning og uddannelse af trafikingeniører, der fik opbygget en solid faglig ballast om trafikteknik, og trafiksikkerhed inden de gik ud i vejsektoren for at virke.
- *Vejregelsekretariatet* i Vejdirektoratet udviklede Vejregler til brug for hele vejsektoren, og trafiksikkerheden fik en meget høj prioritet i de anbefalinger, der blev skrevet ind. Anbefalingerne skulle så vidt muligt bygge på dokumenteret viden, og derfor blev der gennemført mange trafiksikkerhedsundersøgelser i processen med opbygning af det første samlede sæt af vejregler. Det bestod af 20 store ringbind med i alt 10.000 trykte A4-sider. I dag er hele herligheden digitaliseret.
- *Rådet for Større Færdselssikkerhed* (i dag: Rådet for Sikker Trafik) blev stiftet i 1935 på privat initiativ som en direkte følge af en dødsulykke med en personbil, der kørte ind i et vejtræ. Rådet, der er en privat forening af organisationer og offentlige myndigheder, oprettede Børnenes Trafikklub i 1970. Arbejdet består primært i at påvirke trafikanters adfærd og holdninger gennem kommunikation, kampagner og undervisning. I 1986 blev *Færdselssikkerhedskommissionen* nedsat under Justitsministeriet. Ifølge

kommissoriet var opgaven at fremkomme med forslag til færdselssikkerhedsmæssige initiativer, der kunne nedbringe ulykkestallet.

I maj 1992 nedsættes *Transportrådet* ved lov som en selvejende institution. Formålet var at styrke grundlaget for beslutninger på transportområdet i Danmark. Opgaverne bestod i rådgivning af beslutningstagerne ud fra analyser af trafikpolitiske spørgsmål, støtte til dansk transportforskning og formidling af viden og erfaringer gennem publikationer, konferencer og deltagelse i den offentlige debat.

I januar 1994 opretter *Vejdirektoratet en afdeling for Trafiksikkerhed & Miljø*. Det sker som led i en større omorganisering af Vejdirektoratet, hvor Vejdatalaboratoriet og Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger nedlægges. Trafiksikkerhedsgrupperne fra de to miljøer blev slået sammen til den nye afdeling, som udviklede sig til et stærkt trafiksikkerhedsmiljø (30 ansatte), der inkluderede både Forskning, Udvikling og Rådgivning om trafiksikkerhed for hele vejsektoren.

I oktober 2000 oprettes *Danmarks TransportForskning (DTF)* som et sektorforskningsinstitut under Transportministeriet. Forskerne fra Vejdirektoratets afdeling for Trafiksikkerhed og Miljø overføres sammen med Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (fra Justitsministeriet) til det nye institut.

Formålet var at styrke transportforskningen ved at samle de små forskningsmiljøer og samtidigt opnå en større grad af tværfaglighed ved at samle ingeniører, psykologer og økonomer i samme institut. Men allerede efter knapt 2 år starter afviklingen af det nyetablerede sektorforskningsinstitut.

Den nytilkomne VK regerings lyntogt med sanering af råd og nedlæggelse af puljer



Figur 6. Anbefalinger om design af vejbump blev baseret på undersøgelser.

går hårdt ud over trafik sikkerhedsarbejdet og den trafik forskning, der skulle bidrage med viden om trafik og infrastruktur som grundlag for at skabe trafik sikre og effektive løsninger for fremtidens trafiksystemer: Transportrådet nedlægges, Infrastruktur forskningen om Trafik sikkerhed på DTF nedlægges, trafikpuljen nedlægges, Vej direktoratets ressourcer beskæres kraftigt, bevillingerne til Rådet for Større Færdsels sikkerhed beskæres, Færdsels sikkerheds kommissionens ressourcer reduceres, og det departementale ansvar for trafik sikkerhed i Danmark splittes igen op mellem to ministerier – trafikministeriet og Justitsministeriet.

Med nedlæggelsen af Infrastruktur forskningen om Trafik sikkerhed på DTF forsvandt den vejtekniske side af trafik sikkerhedsforskningen fra offentligt regi. Arbejdet blev dog på initiativ fra en gruppe forskere videreført i 2004 ved oprettelsen af *Trafitec*, som et privat forskningsbaseret rådgivningscenter for vejtrafik, der siden har udført forskning og udvikling om trafik sikkerhed mm. Resten af DTF blev efterfølgende overført og integreret i *Transportinstituttet på DTU*.

I 2001 nedsættes *Havarikommisionen for Vejtrafikulykker* af trafikministeren. Formålet er at fremskaffe mere viden om trafikulykkerne ved at indsamle og analysere data om hændelsesforløbet.

Med gennemførelsen af kommunalreformen i 2007 nedlægges *Amterne*, og en stor del af trafik sikkerhedsmedarbejderne derfra blev overflyttet til Vejdirektoratet eller overgik til kommuner og private rådgivere. Det efterlod et stort hul i trafik sikkerhedsarbejdet bl.a. med hensyn til opdatering af vej- og uheldsdata. Amterne spillede i mange år en væsentlig rolle i udviklingen af nye trafik sikkerheds løsninger, som ofte

blev afprøvet på forskellige amtsveje rundt om i landet. Noget af det er efterhånden taget op af kommunerne, men problemet var og er, at ressourcerne ikke fulgte med. *Dansk Vejtidskrift*, som hørte under Amtsvejingeniørforeningen, blev heldigvis reddet af en flok ildsjæle med Svend Tøfting som spydspids. Navnet blev ændret til *Trafik & Veje* og kan i år fejre 90 års jubilæum.

Med nedlæggelsen af amterne blev Vejdirektoratet omorganiseret. For at fastholde den regionale forankring blev der oprettet 6 regionale vejcentre og 2 kompetencecentre – ét for Trafik sikkerhed, som blev placeret sammen med vejcentret i Middelfart og ét for Trafik ledelse, som blev placeret sammen med vejcentret i Fløng ved Roskilde.

Der blev oprettet regionale Færdsels sikkerhedsudvalg knyttet til hvert af vejcentrene i Fløng, Skanderborg, Herning, Middelfart, Næstved og Aalborg. De skulle være krumtappen om det regionale trafik sikkerhedsarbejde.

Men denne struktur holdt ikke længe. Det hele var tilsyneladende blot tænkt som en kortvarig overgangsmodel i forbindelse med afvikling af amterne. I 2012 var det hele nedlagt igen.

I 2010 oprettes foreningen *Sikre Veje*, som er en brancheforening for entreprenører og produktleverandører inden for trafik sikkerhed og vejservice.

Internationalisering

I 80'erne kom der rigtig gang i det internationale samarbejde på vej- og trafikområdet. Verden forandrer sig hele tiden, og det gør vores livsstil og adfærd også. Det smitter naturligvis af på trafikken, som er en væsentlig del af vores hverdag.

gode løsninger til brug på de danske veje. Et helt konkret eksempel herpå er brugen af nedfræsedede rumlestriber langs vejmidte og vejsider på trafikveje uden for byer. Den ide hentede vi hjem fra USA og implementerede den i stor stil på det danske vejnet.

Inden for trafik sikkerhed var Danmark i 80'erne og 90'erne i front på flere områder eksempelvis udvikling og erfaringer med Miljøprioriterede gennemfarter, hastighedstilpasning på trafikveje, trafik sikkerhedsrevision, cykeltrafik løsninger og vejregler for byernes trafikarealer mv. Det blev formidlet gennem deltagelse i internationale fora som PIARC (World Road Organisation), OECD samarbejdet, European Transport Safety Council (ETSC), deltagelse i EU's Transportforskningsprogrammer samt naturligvis internationale seminarer mv.

I 1988 opstod i OECD regi en international Road Traffic and Accident Database (IRTAD) hos BAST i Tyskland. Formålet var at kunne sammenligne trafik sikkerhed landene imellem og følge udviklingen på internationalt plan. Danmark gik naturligvis med i dette samarbejde.

Trafik sikkerhed kom også på EU's dagsorden. I 1993 oprettede EU CARE databasen. Medlemslandene blev forpligtet til at indberette data om trafikulykker med dræbte og personskaade.

EU begyndte at opstille mål for bedre trafik sikkerhed. I 2009 blev der dræbt 35.000, og 1,7 millioner mennesker kom til skade i trafikulykker på vejene i EU. Den gældende målsætning er at halvere antal trafikofre inden 2020 med udgangspunkt i 2010.

I 2008 kom et EU direktiv, der pålægger medlemslandene at foretage konsekvensanalyser i forbindelse med infrastrukturprojekter på det *transeuropæiske vejnet*, der også omfatter E-ruterne i Danmark. I 2011 kom et direktiv om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafik sikkerhedsrelaterede færdselslovovertrædelser.

Hvad nu? Fremtiden

Hvis vi ønsker at holde antallet af dræbte og tilskadekomne nede på det nuværende niveau eller endnu bedre: at den gode udvikling fortsætter, så antallet reduceres yderligere, vil der fortsat være et stort behov for en målrettet indsats på trafik sikkerhedsområdet. Verden forandrer sig hele tiden, og det gør vores livsstil og adfærd også. Det smitter naturligvis af på trafikken, som er en væsentlig del af vores hverdag.

Den fremtidige indsats bør baseres på viden. Der er behov for bedre data og nye uheldsmodeller. Vi har brug for ny viden om en række aktuelle spørgsmål, der i dag

presser sig på. Lad mig blot nævne nogle eksempler:

- Hvordan påvirkes trafikikkerheden af de ITS systemer, der løbende er implementeret på de danske veje, især motorveje, i de sidste 10 år? Det er først nu, der kan samles data i et omfang, der muliggør evalueringer til dokumentation for effekterne. Arbejdet er i gang
- Hvordan påvirkes adfærden og trafikikkerheden af den øgede kommercielle skiltning og reklamer langs veje? Der pågår en hektisk udvikling i brugen af reklamer. Reklamerne bliver mere avancerede og aggressive i størrelse og udtryk. Meningen er jo, at trafikanterne skal få øje på dem og læse de budskaber, de bringer
- I 38% af dødsulykkerne er uopmærksomhed en medvirkende årsag til ulykkens opståen. Derfor er uop-

mærksomhed i trafikken også et af de fokusområder, som er med i Færdselsikkerhedskommissionens nationale handlingsplan frem til 2020. Hvordan kan vi hjælpe bilisterne til at være mere opmærksomme i trafikken?

- Hvordan påvirkes trafikikkerheden af de mange forskellige tekniske hjælpemidler, der puttes ind i nutidens biler? Vi ved godt, at det måske ikke er så smart at tale i mobiltelefon under kørsel – heller ikke på cykel – men mange af os gør det alligevel. GPS'en er en fantastisk opfindelse, der gør det nemmere for de fleste at finde vej. Men hvad sker der, når GPS'ens anvisninger ikke stemmer med det aktuelle vejforløb? Den ny teknologi tilbyder indbyggede anti-kollisionssystemer, intelligent hastighedsstyring m.m., der har til formål at øge trafikikkerheden ved at give bilisterne

advarselssignaler. Derudover tilbydes bilisterne en række serviceinformationer, der kan vises på et display i bilen. Der er mange gode muligheder i den ny teknologi, men hvordan sikrer vi, at brugen af alle disse fantastiske muligheder ikke går ud over trafikikkerheden?

- Vi er alle trafikanter – men først og fremmest mennesker – og på mange måder fungerer vi som primitive væsener i måden, hvorpå vi opfatter vore omgivelser. Der er grænser for, hvor mange informationer vi kan håndtere ad gangen. Det skal være nemt for trafikanterne at færdes sikkert på vejene, og derfor må det være et mål for trafikikkerhedsarbejdet i de kommende år at arbejde med udviklingen og implementeringen af ”den selvforklarende vej”. Der er nok at tage fat på!

