

# Trafiksikkerhed i Europa

Af Jesper Mertner, Gruppetleder Trafiksikkerhed og -planlægning, COWI A/S og  
Civilingeniør Michael Knørr Skov, COWI A/S

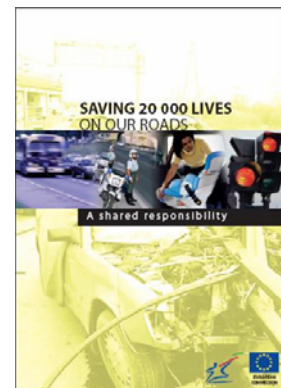
*Det går den rigtige vej med trafiksikkerheden i EU, men der er endnu lang vej til EU-kommissionens mål i 2010 om at halvere antallet af dræbte personer i trafikken i forhold til 2001. COWI har som led i en midtvejsevaluering for EU-kommissionen gjort status på trafiksikkerheden i de 25 medlemslande. Evalueringen viser, at der er markante nationale forskelle på trafiksikkerheden. Dette paper omhandler trafiksikkerhedsarbejdet i nogle af de lande, der enten traditionelt har den bedste trafiksikkerhed eller igennem de seneste år har opnået markante forbedringer. Ud fra en detaljeret kortlægning af tilstanden i de enkelte lande fremhæves hovedtræk, der især har bidraget til at sænke antallet af dræbte og tilskadekomne personer i trafikken.*

## 1 EU Kommissionens handleplan - "Saving 20.000 lives on our roads"

EU-kommissionens handleplan for trafiksikkerhed dækker de 25 medlemslande. Planens mål er at halvere antallet af dræbte i trafikken fra 2001 til 2010. I 2005 blev der gjort status midtvejs i perioden med en kortlægning af tilstanden i hvert af medlemslandene (EU25).

Formålet med midtvejsevalueringen var at skabe grundlag for at Kommissionen kunne identificere, planlægge og definere nye initiativer for de kommende 5 års indsats.

Paperet er baseret på en statuskortlægning, som COWI sammen med europæiske samarbejdspartnere har udført for EU-kommissionen.

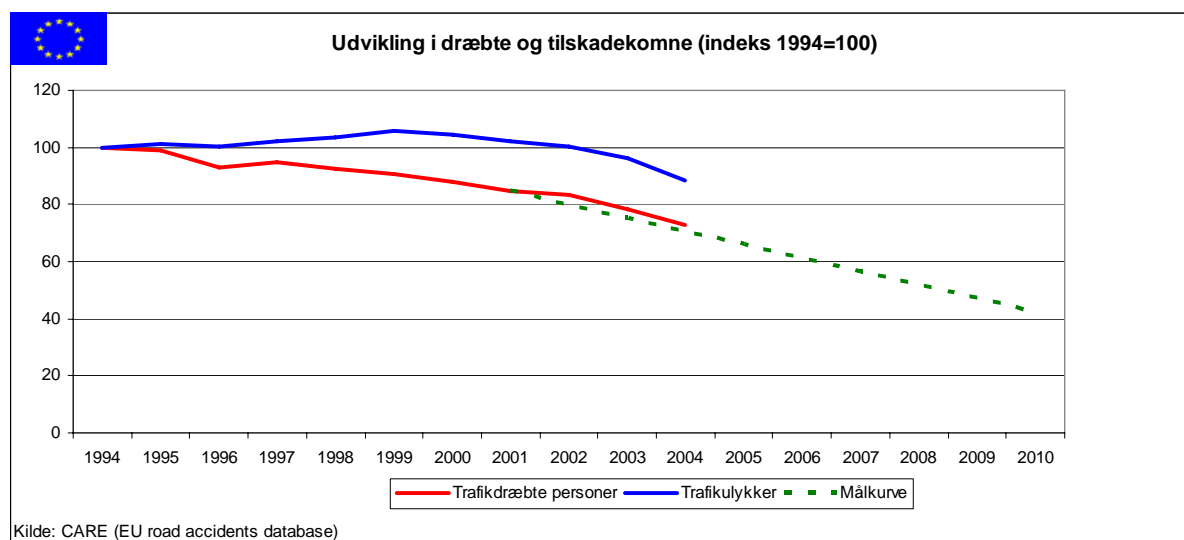


## 2 Positiv udvikling, men stadig en stor udfordring

EU-landene bevæger sig generelt i den rigtige retning med hensyn til forbedring af trafiksikkerheden (Figur 1). Det er dog ikke alle lande, der reelt har mulighed for at nå målet om en 50 % reduktion i antal trafikdræbte. Målet blev da også oprindeligt fastsat for de 15 "gamle" EU-lande. Kommissionen har efterfølgende valgt at inddrage de 10 nye lande i målsætningen.

Med optagelsen af de 10 nye medlemslande (EU10) i 2004 steg udfordringen med at nå målet betragteligt. Sammenlignet med de 15 etablerede medlemslande (EU15) er antallet af trafikdræbte personer i forhold til indbyggertal i EU10 landene ganske højt. Forklaringen er en kombination af gunstig økonomisk udvikling og behov for en systematisk indsats. Den økonomiske udvikling i EU10 landene giver en stor årlig stigning i bilejerskab og transport, hvilket i sig selv udfordrer trafiksikkerheden på vejene - veje der givetvis ikke er dimensioneret til store trafikstigninger, nye biler med højere hastigheder m.v. Samtidig har

disse lande ikke tradition for en kontinuerlig, systematisk indsats for at forbedre trafikikkerheden. Sådanne indsatser kender vi fra mange af EU15 landene - heriblandt Sverige, Danmark, England, Tyskland osv.



*Figur 1 Udviklingen i dræbte og tilskadekomne i EU-25 fra 1994-2004 (1994 = indeks 100). Den røde fuldt optrukne linie viser indeks for dræbte personer, den blå viser ulykker og den stiplede grønne indikerer målet. Antallet af dræbte personer er faldet i perioden fra 1994 til 2004, mens antallet af registrerede ulykker steg indtil 1999 efterfulgt af en reduktion frem til 2004 (Kilde: CARE - EU uheldsdatabase).*

En status på trafikikkerheden i alle 25 medlemslande (EU25) kan i den forbindelse - udover at vurdere udviklingen i forhold til målsætningen - også synliggøre muligheder for erfaringsudveksling på tværs af medlemslandene.

### 3 Nationale handleplaner og status

Stort set alle EU-lande har en handleplan for trafikikkerhed i brug eller under udarbejdelse. De fleste af planerne har kvantitative mål for udviklingen i trafikikkerhed (Tabel 1). Der er dog enkelte lande, der ikke har handleplaner for trafikikkerhed eller kvantitative mål. Luxembourg er det eneste land, der hverken har - eller planlægger - at udarbejde en handleplan for trafikikkerhed. Tyskland, Frankrig og Luxembourg er de eneste lande, der har valgt ikke at have kvantitative mål for forbedring af trafikikkerheden.

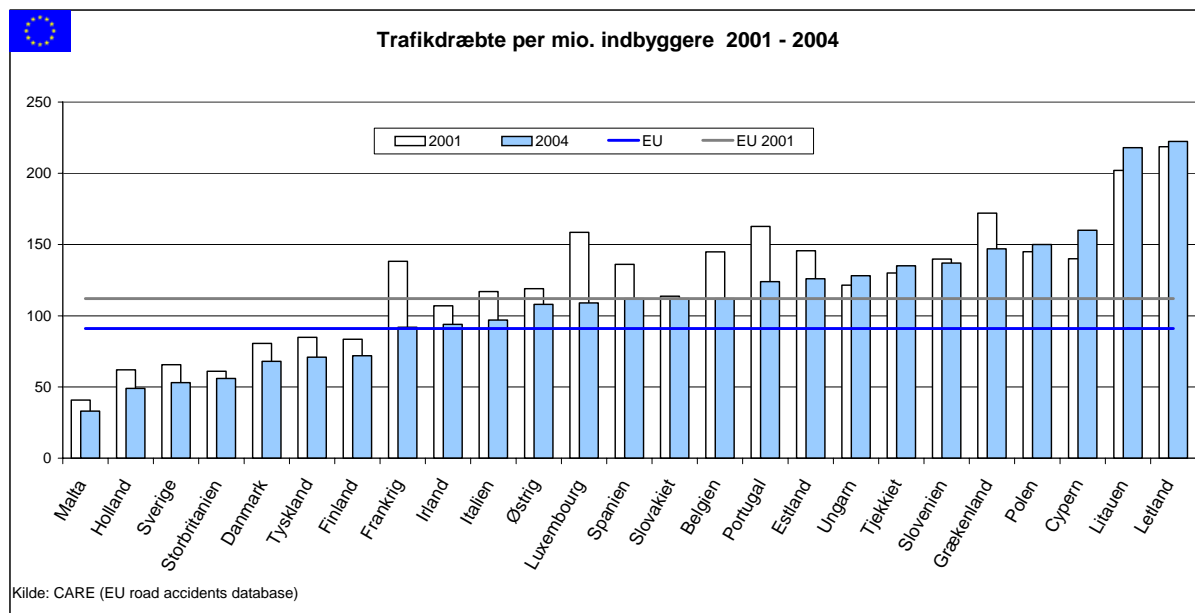
Lande som Belgien, Tjekkiet, Cypern, Østrig, Portugal, Slovakiet og til dels Slovenien har valgt at følge EU's mål om en reduktion i antallet af trafikdræbte personer frem til 2010 på 50 %. I disse lande er trafikikkerhedssituationen dårligere end EU-gennemsnittet. De øvrige EU-lande har fastsat egne mål og tidshorisonter for trafikikkerhedsarbejdet, som typisk tilstræber en 20-40 % reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne personer over en længere periode. Enkelte lande som Sverige, Letland og Litauen er mere ambitiøse og tilstræber en 50 % reduktion på kortere tid end Kommissionens handleplan foreskriver.

*Tabel 1 Overblik over trafikikkerhedshandleplaner og kvantitative mål i hver af de 25 EU lande. Landenes nuværende trafikikkerhedssituation sammenlignet med gennemsnittet af EU25 er også vist.*

Land	Har national trafikikkerhedsplan	Er ved at udarbejde national trafikikkerhedsplan	Kvantitative mål	Trafikkerheden sammenlignet med EU gennemsnittet
Belgien	Ja (2001)	-	50% reduktion i antallet af dræbte i 2010 sammenlignet med 2000	Dårligere
Tjekkiet	Ja (2003)	-	50% reduktion i antallet af dræbte i 2010 sammenlignet med 2001	Dårligere
Danmark	Ja (2000 ny*)	-	40% reduktion i antallet af tilskadekomne i 2012 sammenlignet med 1998	Bedre
Tyskland	Ja (2001)	-	Ingen	Bedre
Estland	Ja (2003)	-	Maksimum 100 dræbte i 2015 eller 50% sammenlignet med 2001	Dårligere
Grækenland	Ja (2001)	-	20% reduktion i antallet af dræbte i 2005 og 40% i 2015 sammenlignet med 2000	Dårligere
Spanien	Ja (årligt)	Ja (2005)	40% reduktion i antallet af dræbte i 2008 sammenlignet med 2004	Dårligere
Frankrig	Ja (årligt)	-	Ingen	Bedre
Irland	Ja (2002 ny*)	-	20% reduktion i antallet af dræbte i 2006 sammenlignet med gennemsnittet mellem 1998 og 2003	Bedre
Italien	Ja (1999)	-	40% reduktion i antallet af dræbte i 2010 sammenlignet med gennemsnittet af 1999 til 2001	Samme
Cypern	Ja (2001)	-	50% reduktion i antallet af dræbte i 2010	Dårligere
Letland	Ja (2000)	-	50% reduktion i antallet af dræbte i 2006 sammenlignet med 1999	Dårligere
Litauen	Ja (2003)	-	50% reduktion i antallet af dræbte i 2010 sammenlignet med 2004	Dårligere
Luxembourg	Nej	Nej	Ingen	Dårligere
Ungarn	Ja (1993)	Ja (2005)	20-30% reduktion i antallet af tilskadekomne i 2000 sammenlignet med 1992	Dårligere
Malta	Nej	Ja (2005)	50% reduktion i personskadeuheld i 2014	Bedre
Holland	Ja (2001)	Ja (2005)	Maksimum 900 dræbte og 17,000 kvæstede i 2010 eller 17% sammenlignet med 2001 (dræbte)	Bedre
Østrig	Ja (2002)	-	50% reduktion i antallet af dræbte i 2010 sammenlignet med gennemsnittet af 1998 til 2000	Dårligere
Polen	Ja (2001)	-	36% reduktion i antallet af dræbte i 2010 sammenlignet med 2000	Dårligere
Portugal	Ja (2003)	-	50% reduktion i antallet af tilskadekomne i 2010 sammenlignet med gennemsnittet af 1998 til 2000	Dårligere
Slovenien	Ja	-	50% reduktion i dræbte sammenlignet med 1995	Dårligere
Slovakiet	Nej	Ja (2005)	50% reduktion i antallet af dræbte i 2010	Dårligere
Finland	Ja (2000)	-	Maksimum 250 dræbte in 2010 eller 42% sammenlignet med 2000	Bedre
Sverige	Ja (1999)	-	50% reduktion i antallet af tilskadekomne i 2007 sammenlignet med 1996, visionen er 0 dræbte	Bedre
Storbritannien	Ja (2000)	-	40% reduktion i antallet af tilskadekomne i 2010 sammenlignet med gennemsnittet af 1994 til 1998	Bedre

\* afløser gammel trafikikkerhedsplan

Målt på antal dræbte per million indbyggere er der en gruppe lande, der generelt ligger bedre end EU gennemsnittet i hele perioden 1994 til 2004 (Figur 2). Det drejer sig om de nordiske lande, Storbritannien og Nordirland, Tyskland, Malta og Holland. Lande, der ligger dårligere end EU gennemsnittet er generelt karakteriseret ved store udsving. Det er primært nye medlemslande som eksempelvis de baltiske lande og Polen, men også Cypern, Grækenland og Portugal, der har det højeste antal dræbte per million indbyggere.



Figur 2 Udviklingen i dræbte per million indbyggere i hvert EU-land i 2001 og 2004. Frankrig og Portugal har opnået markante reduktioner i antallet af trafikdræbte personer i de seneste år.

EU-landene er således forskellige både med hensyn til brugen af handleplaner for trafiksikkerhed, ulykkesudvikling og trafiksikkerhedsindsatser.

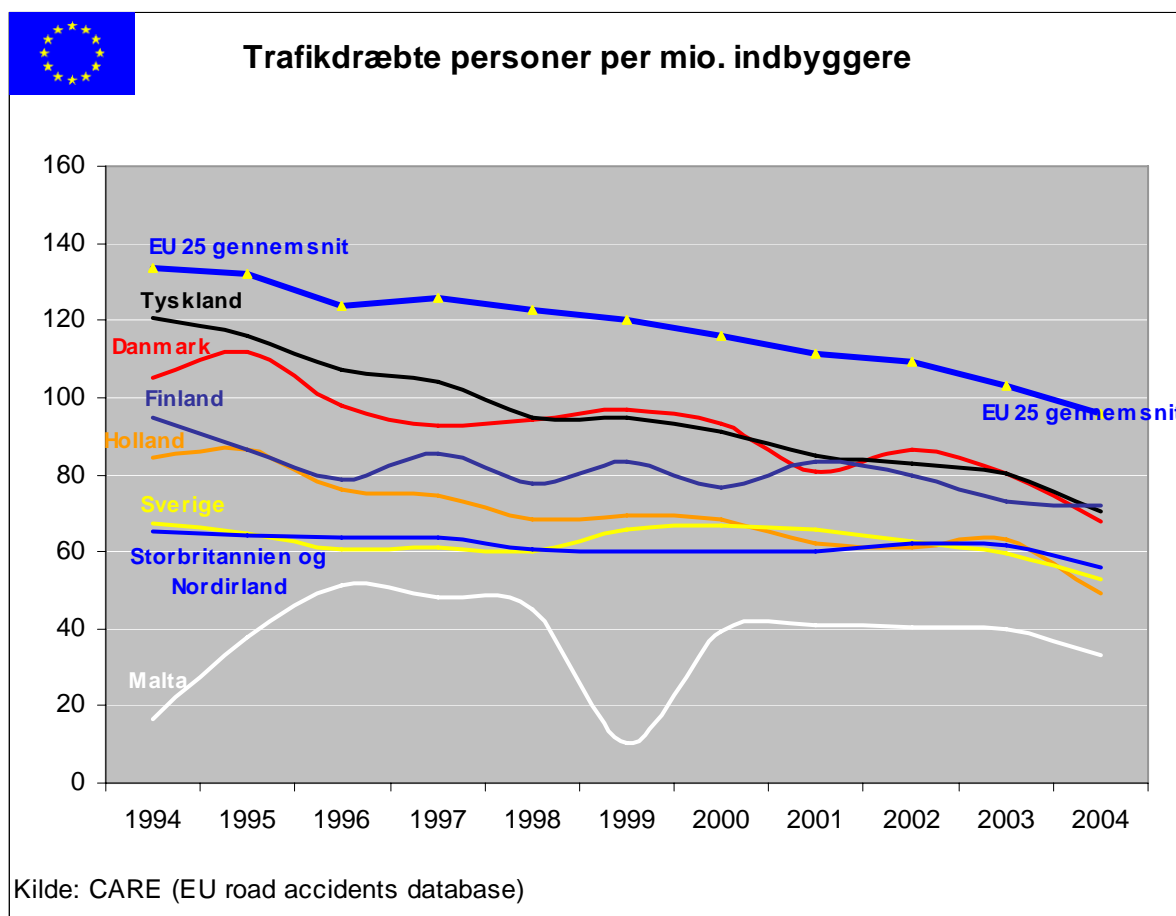
#### 4 Eksempler på lande med tradition for høj trafiksikkerhed

I det følgende ses nærmere på et udvalg af de lande, der siden midten af 1990'erne har haft færrest trafikdræbte personer per million indbyggere. Det gælder Finland, Sverige, Holland, Storbritannien og Nordirland, Malta og Tyskland (Figur 3). Heraf skiller Malta og Finland sig ud med særlige betingelser for den positive tilstand i trafiksikkerheden.

**Malta** er en ganske lille østat med et samlet landareal på godt 300 km<sup>2</sup> og godt 2.200 km veje. Befolkningen udgør knap 400.000 personer. Motoriseringen blev udbredt forholdsvis sent på de maltesiske øer, således at der kunne etableres de nødvendige offentlige institutioner til fremme af trafiksikkerheden i takt med trafikens stigning. Lovgivning, vejens udformning, kampagner osv. er blevet bearbejdet og forbedret løbende, og den første handleplan for trafiksikkerhed blev introduceret i 2005. Med denne løbende udbygning af virkemidler har malteserne kunnet fastholde et konstant lavt antal trafikdræbte personer per mio. indbyggere.

I **Finland** var der i begyndelsen af 1990'erne lavkonjunktur, hvilket begrænsede trafikens udvikling. Samtidig fortsattes indsatsen til forbedring af trafiksikkerheden, hvilket på daværende tidspunkt resulterede i en udvikling, der var mere positiv end forventet og

placerede Finland blandt landene med færrest trafikdræbte per mio. indbyggere. Det lykkedes således Finland at fastholde sikkerhedsniveauet på trods af senere stigninger i trafikken. Siden har niveauet været stabilt uden væsentlige forbedringer.



Figur 3. Igennem mange år har Danmark sammen med Finland, Sverige, Holland, Storbritannien og Nordirland, Tyskland og Malta haft et konstant lavt antal trafikdræbte personer per mio. indbyggere.

I **Holland** er der tradition for et langsigtet og systematisk arbejde til forbedring af trafiksikkerheden. I mange tilfælde er hollænderne gået foran med at afprøve nye tiltag og implementere disse i større skala. Forskning og udvikling følges op af massive investeringer i infrastrukturen og betydelige midler til oplysning og kampagner. Indsatsen hviler på et princip om *bæredygtig sikkerhed*, der sætter fokus på den menneskelige adfærd i trafikken og fastslår, at forebyggelse skal tilstræbes i stedet for helbredelse. Konceptet er baseret på tre grundlæggende principper:

- 1 Funktionalitet - forebygge utilsigtet brug af infrastrukturen.
- 2 Homogenitet - forebygge blanding af forskellige hastigheder, køreretninger og forskellige størrelser køretøjer ved moderate og høje hastigheder.
- 3 Forudsigelighed - forebygge usikkerhed blandt vejens brugere.

Den første fase af implementeringen af disse principper blev gennemført i perioden 1997 - 2003, hvorefter 90 % af alle vejbestyrelser havde klassificeret vejnettet. Mere end 50 % af vejene i bebyggede områder blev konverteret til 30 km/t zoner og 7 % af veje i åbent land

blev konverteret til 60 km/t zoner. Desuden blev der ved størstedelen af kryds på overordnede veje reguleret mere synligt ved ændring af skiltning og vejudformning, og håndhævelsen af nye færdselsregler blev intensiveret. I øjeblikket arbejdes der intensivt med uddannelse og information, strengere håndhævelse, køretøjsteknologi, fysisk planlægning og fremme af en sikkerhedskultur blandt aktører inden for godstransportsektoren.

I **Storbritannien og Nordirland** (United Kingdom) tager indsatsen udgangspunkt i ganske omfattende handleplaner for trafikikkerhed. I disse planer er der konkret formuleret en lang række anbefalinger til initiativer, hvoraf en stor del retter sig mod at påvirke trafikantadfærden gennem uddannelse, håndhævelse og oplysningskampagner. Gennemgående sigtes mod at fremdyrke en sund færdselskultur blandt alle trafikanter. Blandt særlige fokusgrupper er børn og lette trafikanter, som skal føle sig sikre ved at færdes i trafikken. Dette hænger sammen med et generelt politisk ønske om at fremme gang- og cykeltrafik frem for biltrafik. Som et lille kuriosum bør også nævnes et fokus på ca. 3 millioner hesteryttere, der skal beskyttes mod motoriseret trafik.

I **Tyskland** lægger tilgangsvinklen i forhold til Storbritannien og Nordirland endnu mere vægt på, at den menneskelige adfærd er et meget væsentligt element i trafikikkerhedskulturen. Kun ved fælles indsats af myndigheder og trafikanter kan trafikikkerheden reelt forbedres. I Tysklands handleplan for trafikikkerhed er det accepteret, at ikke alle ulykker kan undgås. Mobilitet giver frihed og livskvalitet og er en forudsætning for økonomisk vækst og velstand. En sund færdselskultur fremhæves som nøglen til mere sikker trafik, idet handleplanen lægger op til, at trafikanterne skal være ansvarlige, udvise respekt for hinanden og være påpasselige over for især lette trafikanter. Dette synes at være en særlig prioritet i den ganske omfattende handleplan, der desuden omfatter velkendte initiativer til bedre køretøjsteknologi og mere sikre veje samt lægger op til fortsat forskning og udvikling.

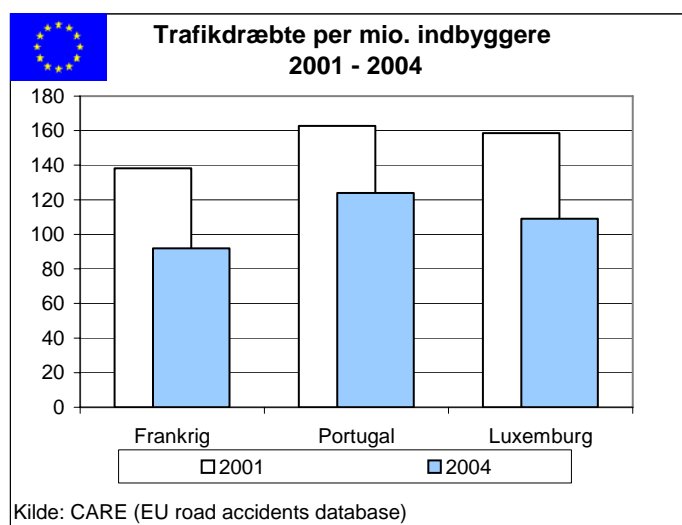
I **Sverige** er nul-visionen for alvor slået igennem i den måde, hvorpå myndighederne håndterer forbedring af trafikikkerhed. Konsekvensen af den meget ambitiøse målsætning om nul dræbte eller alvorligt tilskadede i trafikken er, at der på alle niveauer i vejsektoren arbejdes med stor ansvarlighed for at udforme trafiksikre løsninger. Nye kvalitetssikrings-systemer er blevet udviklet, og alle dødsulykker granskes nøje med henblik på at klarlægge hvilke elementer i "transportsystemet", der har fejlet. Den tilvejebragte viden er grundlag for at højne sikkerhedsstandarder, så lignende ulykker undgås fremover. Sektoren er præget af åben dialog og læring på tværs af myndigheder.

## 5 Lande med markante forbedringer de senere år

Det følgende præsenterer en række andre lande, der de seneste år har opnået betydelige positive resultater på at nedbringe antallet af dræbte per mio. indbyggere. Det gælder Frankrig, Portugal og Luxemburg (Figur 4).

I **Frankrig** var trafikikkerhed et af de politiske temaer ved valget i 2002. Det resulterede i, at regeringen efter valget havde trafikikkerhed som ét af de højest prioriterede emner. Indsatsen startede ud med en markant forbedring af håndhævelsen af færdselsregler og skærpede straffe for hastighedsoverskridelser, spirituskørsel og kørsel uden sikkerhedssele. Politiet har efterfølgende bemærket en holdningsændring i befolkningen, som nu i markant højere grad respekterer færdselsreglerne - særligt af hensyn til risikoen for at få frataget kørekortet. Frankrig har lige som Tyskland ingen handleplan med faste mål. I stedet benyttes en glidende

handleplan, der årligt udgives og monitoreres af den Interministerielle Komité for Trafik-sikkerhed, hvor den franske statsminister er formand.



Figur 4. Frankrig, Portugal og Luxembourg har nedbragt antallet af trafikdræbte personer markant fra 2001 til 2004.

I **Portugal** er årsagen til den positive ændring lignende tiltag som i Frankrig, idet håndhævelsen og straffen for forseelser med hastighedsoverskridelser og spirituskørsel er skærpet. Hertil kommer, at der er sat fokus på trafik-sikkerheden for lette trafikanter, der i forhold til gennemsnittet i EU15 landene udgør en forholdsvis stor andel af de trafikdræbte personer.

I **Luxembourg** har trafik-sikkerhed de seneste år været en af Regeringens prioriteter. Dette har - på trods af, at landet ikke har en handleplan for trafik-sikkerhed - haft en positiv indvirkning på antallet af trafikdræbte personer. De største opstramninger i de senere år omfatter indførsel af et klippekort-system i tilknytning til kørekortet, sænkning af alkoholgrænsen, obligatorisk håndfri mobilinstallation, sænkning af skiltet hastighed i byområder og ombygning af kryds til rundkørsler.

## 6 Inspiration til den danske indsats

De emner, der her er fremhævet, dækker kun en begrænset del af de mange interessante og effektfulde initiativer, der rundt omkring i Europa indføres til gavn for trafik-sikkerheden. Afrapporteringen af tilstanden i hvert enkelt af EU25 landene beskriver yderligere, hvordan hvert enkelt land har indrettet sig for at nå målene om en bedre trafik-sikkerhed.

Ved at kigge på tværs af oplysningerne om hvert enkelt af EU25 landene kan fremlægges en enkel liste, der opsummerer fællestræk hos de lande, der især har haft en positiv udvikling med høj trafik-sikkerhed:

- Ambitiøse målsætninger.
- Et højt niveau af kampagner og oplysning, der fremmer god færdselskultur.
- Forskning og udvikling af tiltag og efterfølgende udbredt og konsekvent implementering.
- Klar og konsekvent håndhævelse af færdselsregler.

- Handleplan for trafikssikkerhed hos alle vejbestyrelser.

Listen kan også ses som anbefalinger til fokusområder, som Danmark kan drage nytte af. Danmark er heldigvis godt med på mange af områderne, og skal naturligvis fortsætte det lange, seje træk med systematisk udbedring af sorte pletter, trafikssikkerhedsrevision, forbedring af skolebørns trafikssikkerhed osv. Men der er potentiale for erfaringsudveksling med trafikssikkerhedens europæiske foregangslande f.eks. med hensyn til yderligere forskning og udvikling af tiltag og efterfølgende konsekvent implementering, yderligere konsekvent håndhævelse af færdselsregler samt handleplan for trafikssikkerhed hos alle vejbestyrelser.

## 6 Landeprofiler - metoden og processen

Som en bærende del af den samlede midtvejsevaluering har Kommissionen vurderet, at der var behov for at få tegnet et billede af trafikssikkerhedssituationen i hver enkelt af de 25 medlemslande, herunder med særlig fokus på de 10 nye medlemslande. COWI har udarbejdet landeprofiler for de 25 EU medlemslande. Det EU-finansierede projekt blev betegnet "Preparation of Country Profiles on Road Safety in the EU Member States" og blev gennemført med assistance af partnere fra andre EU-lande.

Projektet bestod af 6 hovedaktiviteter, der skulle gennemføres i løbet 3 måneder:

- udarbejdelse af spørgeguide og landeprofilstruktur
- dataindsamling
- udarbejdelse af landeprofil
- vurdering og redigering af landeprofil
- slutrapport og placering af landeprofiler på Kommissionens hjemmeside.

For hvert land blev der, baseret på interview og forudgående indsamling af data fra landene samt fra EU's CARE database, samlet information til de enkelte landeprofiler. Det skulle sikres, at data kunne blive indsamlet ensartet i samtlige 25 lande på relativ kort tid. Derfor blev der benyttet en spørgeguide og tidligt udarbejdet en struktur for landeprofilerne (Country Profile). Herved kunne dataindsamlingen struktureres, og dataene håndteres i den efterfølgende analyse.

For hvert af de 25 lande er der på grundlag af de indsamlede informationer og data udarbejdet en landeprofil på 7-12 sider. Hver landeprofil indeholder:

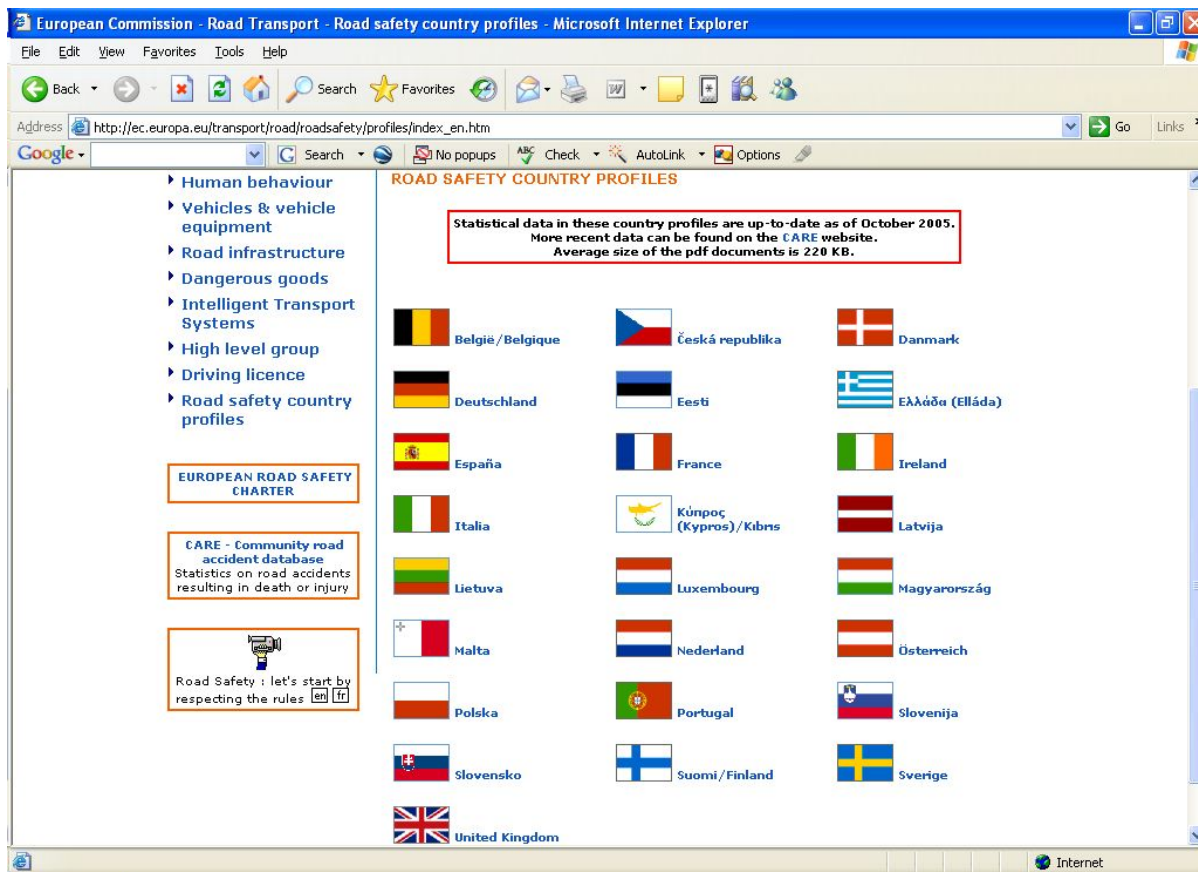
- generelt overblik over trafikssikkerhedssituationen i landet
- organisering af trafikssikkerhedsarbejdet, hvem er ansvarlig, og hvilke ressourcer er der til rådighed for trafikssikkerhed
- transportpolitikker med relevans for trafikssikkerhed
- særlige emner/indsatsområder:
  - trafikanter
  - køretøjer
  - infrastruktur
  - andre emner
- kontaktpersoner.

Det statistiske grundlag stammer fra CARE databasen. Herfra er der indsamlet og præsenteret data om trafikssikkerhed i EU som helhed og i de enkelte lande.



Profilerne skal danne en del af grundlaget for Kommissionens videre arbejde med trafikssikkerhed i de næste 5 år. Udover dette bidrag til at forbedre trafikssikkerheden er resultaterne af studiet gjort tilgængelige på Kommissionens hjemmeside for alle interesserede. Resultatet af kortlægningen af trafikssikkerhed i de enkelte lande kan bl.a. ses på:

[http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/profiles/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/profiles/index_en.htm)



## 7 Referencer

"Preparation of Country Profiles - Final Report, April 2006, European Commission" prepared by COWI A/S

Kommissionens hjemmeside:

[http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/profiles/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/profiles/index_en.htm)

[http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road\\_safety\\_observatory/profiles\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/profiles_en.htm)