

# Nye mål for trafiksikkerheden





# Nye mål for trafiksikkerheden

## 4. | Nye mål for trafiksikkerheden

### Nye mål for trafiksikkerheden

Udgivet af:                   Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Udarbejdet af:               Transportministeriet  
ISBN, trykt version:       978-87-91511-78-3  
ISBN, netdokument:      978-87-91511-81-3  
Forsideill.:                Vejdirektoratet  
Tryk:                         Glumsø Bogtrykkeri A/S  
Oplag:                       500



# Forord

Set i et globalt perspektiv har Danmark en meget sikker trafik. Et nærmere eftersyn afslører dog, at vi, i forhold til de europæiske lande vi normalt sammenligner os med, indtager en midterplacering. Det er slet ikke tilfredsstillende, når det handler om menneskeliv. Derfor sætter Transportministeriet nye mål for en bedre trafikikkerhed.

I 2009 blev der dræbt væsentlig færre i trafikken end i de to foregående år. Det er naturligvis glædeligt. Jeg synes, det er vigtigt, at denne positive udvikling ikke bliver en enlig svale. Regeringen vil arbejde for at sætte nye positive rekorder for antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken. Derfor vil Transportministeriet styrke indsatsen gennem såvel velkendte som nye, innovative metoder, så vi undgår så mange tragedier som muligt i trafikken. Vores mål er at reducere antallet af dræbte og tilskadedkomne yderligere.

I januar 2009 indgik Regeringen sammen med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance en historisk aftale om en grøn transportpolitik. Heri indgår en ny pulje til bedre trafikikkerhed med 500 mio. kr. til konkrete trafikikkerhedsinvesteringer. Puljen skaber mulighed for at nå nye målsætninger for trafikikkerhedsindsatsen, og jeg er sikker på, vi kan nå rigtigt langt i de kommende år.

Det skal gøres med en helhedsorienteret trafikikkerhedsindsats. Samspillet mellem aktørerne på trafikikkerhedsområdet og de forskellige typer af trafikanter og transportmidler skal understøtte den overordnede målsætning om at nedbringe antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken. I dette oplæg præsenteres nogle af hovedindsatsområderne.

Trafikkerhed er en stor udfordring. En vigtig udfordring. En udfordring, der kræver en indsats fra alle aktører på området og fra den enkelte trafikant. Flere penge gør det ikke alene. Det handler også om den enkeltes ansvar i trafikken, og det er mit mål, at flere danskere bliver bevidste om, hvordan de skaber en trafikikker hverdag for sig selv og for andre.



Foto: Helle Moos

  
Lars Barfoed  
Transportminister

## 6. | Nye mål for trafiksikkerheden

# Indhold

Indledning.....	9
1. Sikker adfærd – en styrket kampagneindsats.....	12
2. En styrket indsats for sikker infrastruktur .....	15
2.1. Sorte pletter og grå strækninger .....	16
2.2. Spøgelsesbilisme .....	17
2.3. Højresvingsulykker .....	18
2.4. Intelligente transportsystemer (ITS) og trafiksikkerhed.....	19
2.5. Sikre jernbaner .....	20
2.6. Sikker civil luftfart.....	23
3. Sikre køretøjer.....	24
4. Mest trafiksikkerhed for pengene gennem ny og bedre viden.....	27
5. Fokus på samarbejde.....	30
5.1. Samarbejde i Danmark.....	30
5.2. Samarbejde i EU.....	31
5.3. Internationalt samarbejde.....	34

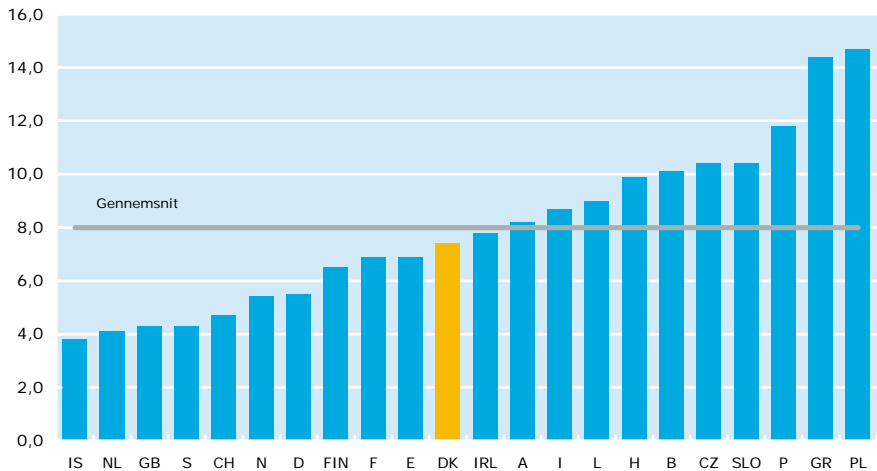
## 8. | Nye mål for trafiksikkerheden



# Indledning

Regeringen ønsker, at Danmark bliver et af de mest trafiksikre lande i verden. Danmark indtager imidlertid i øjeblikket en midterplacering blandt de lande, vi normalt sammenligner os med. Det er ikke godt nok. Danmark skal være med helt i front.

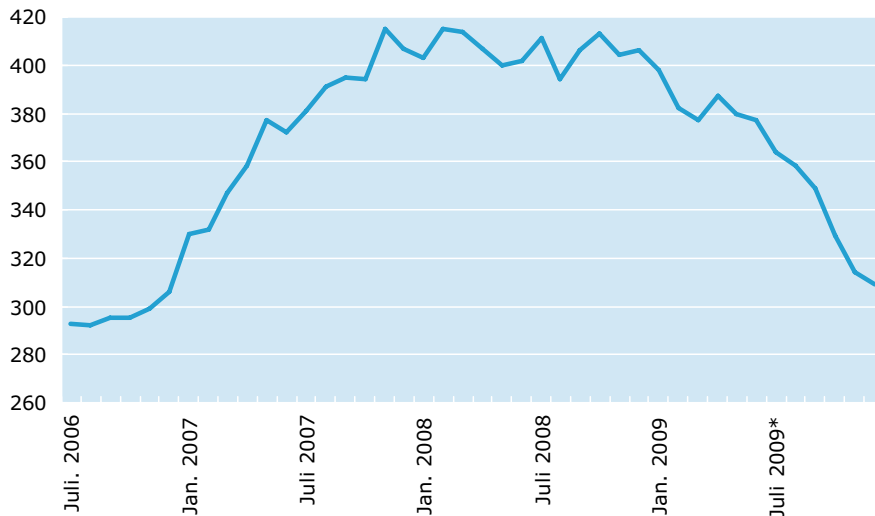
Figur 1 | Dræbte pr. 100.000 indbyggere



Note: De viste tal er for 2008 (enkelte lande 2007) Kilde: IRTAD

I 2006 blev 306 dræbt i trafikken i Danmark. Det er det laveste antal siden 2. verdenskrig. I 2007 og 2008 gik det desværre i den forkerte retning, men de foreløbige tal viser, at 309 mistede livet i trafikken i 2009 – et væsentligt lavere antal end i 2007 og 2008. Det kan forhåbentlig blive starten på en positiv udvikling i de kommende år. Der er dog stadig et stykke vej, før vi når Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om højst 200 dræbte i 2012.

Figur 2 | Antal dræbte i trafikken i Danmark



Note: Kurven viser antallet af dræbte som sum for de seneste 12 måneder. Måneder markeret med \* angiver foreløbige tal

Kilde: Vejdirektoratet

Aftalen om en grøn transportpolitik mellem Regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance fra den 29. januar 2009 indeholder en lang række nye initiativer, som vil gavne trafikssikkerheden. Aftalen vil give danskerne en mere moderne og også mere sikker infrastruktur i de kommende år. Det gælder anlæg af nye skinner og et helt nyt signalsystem, der vil give banen et væsentligt løft. Også vejområdet vil få en række nye, forbedrede vejforbindelser både på motorvejsnettet og det øvrige overordnede vejnet samt midler til nye intelligente transportsystemer (ITS), som både kan give trafikanterne mere kapacitet og bedre sikkerhed.

Der er med aftalen afsat 500 mio. kr. til en særlig pulje til bedre trafikssikkerhed. Som en del af puljen er der allerede besluttet en række nye initiativer, senest med den politiske aftale af 22. oktober 2009, og mange flere kommer til.

Trafikssikkerhedsindsatsen skal være helhedsorienteret. Transportministeriets trafikssikkerhedsarbejde omfatter en sammenhængende indsats på fire indsatsområder:

- En styrket kampagneindsats
- En sikker infrastruktur
- Sikre køretøjer
- Mest trafiksikkerhed for pengene gennem ny og bedre viden

Transportministeriet vil bidrage til at sikre, at Danmark igen kan komme blandt de lande i verden med den sikreste trafik. Dette skal bl.a. ske gennem nye initiativer på de fire indsatsområder. På den måde realiseres den målsætning, om en yderligere intensiveret indsats for en øget trafiksikkerhed, der blev fremsat i regeringsgrundlaget Mulighedernes samfund fra november 2007.

# 1. Sikker adfærd – en styrket kampagneindsats

For mange danskere kører for stærkt eller opfører sig på anden vis til fare for sig selv eller andre i trafikken. Transportministeriet ser det som en vigtig udfordring at formidle til danskerne, at sikker adfærd i trafikken ikke kun handler om de andre. Trafiksikkerhed er et fælles ansvar. Alle skal bidrage til en mere sikker trafik.

Transportministeriet har, som led i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 og Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009, fået bevilliget i alt 20 mio. kr. til trafiksikkerhedskampanjer. Kampanjerne vil have fokus på:

- For høj fart på motorvejene
- Uopmærksomhed i trafikken
- Motorcyklister og trafiksikkerhed

Som en del af den særlige trafiksikkerhedspulje i aftalen om En grøn transportpolitik er der for 2009 afsat 10 mio. kr. til trafiksikkerhedskampanjer. I vinteren 2009/2010 har Vejdirektoratet gennemført en kampagne mod for høj hastighed på motorveje under navnet ”Pendlerduellen”. Kampagnen henvender sig især til mænd mellem 25 og 49 år. Denne gruppe er blandt de mest tilbøjelige til at overskride hastighedsgrænserne.

Transportministeriet prioriterer en løbende oplysningsindsats. Der er med aftalen af 22. oktober 2009 afsat 10 mio. kr. til trafiksikkerheds-



Foto: Christoffer Askman

*I 2010 igangsættes en kampagne henvendt til motorcyklister*

kampagner. Transportministeriet vil fordele midlerne til de bedste forslag fra de regionale færdselssikkerhedsudvalg.

I 2010 skal midlerne gå til kampagner henvendt til motorcyklister og kampagner mod uopmærksomhed i trafikken. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) offentliggjorde den 30. november 2009 sin rapport om motorcykelulykker. Rapporten vil danne grundlaget for den kommende kampagneindsats.

HVU offentliggjorde den 30. november 2009 en rapport om motorcykelulykker. Rapporten indeholder dybdegående analyser af i alt 41 ulykker. På denne baggrund peger HVU på en række tiltag, der vil kunne forebygge motorcykelulykker, herunder:

- Kampagneindsatser rettet til henholdsvis motorcyklister med fokus på hastighed og synlighed og rettet til andre trafikanter med fokus på øget opmærksomhed i trafikken
- Trafiksikkerhedsinspektion af veje, der benyttes af motorcyklister
- Nye tekniske krav til motorcykler, herunder ABS-bremser og kraftigere kørelys

HVU offentliggjorde den 18. december 2009 tværanalysen: "Hvorfor sker trafikulykkerne? – Faktorer i 207 trafikulykker undersøgt af HVU". De 207 ulykker viser en række fælles træk, hvor de fleste knytter sig til trafikanterne selv - det gælder især høj hastighed og utilstrækkelig orientering. Vejen og omgivelserne var en faktor i hver tredje ulykke, mens fejl og mangler ved køretøjerne havde betydning i hvert fjerde tilfælde.

Analysen vil blive brugt i det fremadrettede kampagne- og trafiksikkerhedsarbejde, bl.a. i forhold til uopmærksomhed under kørsel.

De seks regionale færdselssikkerhedsudvalg udpegede i juni 2009, på opfordring af transportministeren, de fem vigtigste initiativer på trafiksikkerhedsområdet pt. Blandt de fokusområder, der blev fremhævet af udvalgene, var bl.a.: uopmærksomhed i trafikken, kampagner rettet til motorcyklister, fokus på trafikanters brug af ulovlige rusmidler samt den stigende andel af ældre i trafikken.

Efterfølgende blev udvalgenes bidrag inddraget i forligspartiernes forhandlinger om udmøntning af trafiksikkerhedspuljen for 2010, og udvalgenes forslag udgjorde et værdifuldt bidrag i forhold til de konkrete kampagneindsatser, der blev besluttet for 2010. På den måde sikrede vi, at den omfattende viden hos de, der sidder med fingeren på pulsen lokalt, blev udnyttet.

De seks regionale færdselssikkerhedsudvalg, der blev oprettet i 2007 i forbindelse med kommunalreformen, fungerer som omdrejningspunkt for Transportministeriets samarbejde med kommunerne og andre nationale, regionale og lokale aktører. I hvert af de seks udvalg deltager repræsentanter for kommuner, politikredse, den pågældende region, trafikantorganisationer, Rådet for Sikker Trafik og Vejdirektoratet.

De enkelte udvalgs hjemmesider kan findes på [www.vejsektoren.dk/fsu](http://www.vejsektoren.dk/fsu)

De regionale færdselssikkerhedsudvalg gennemfører løbende initiativer på lokalt og regionalt niveau for at fremme trafikikkerheden. Udvalgene gennemfører bl.a. initiativer som:

- Kampagnen "Ka' du se problemet?" som ved hjælp af promillebriller sætter fokus på spirituskørsel, allerede når de unge tager kørekortet
- Fair play i trafikken - Sætter fokus på den gode trafikant, der viser hensyn i trafikken. De gode historier i trafikken skal frem i lyset, og kampagnen slutter med kåringen af årets bedste trafikant
- Varebiler - et samarbejde imellem flere udvalg om at få indført trafikikkerhedspolitik i mindre virksomheder
- Ældre bilister - Tilskud til bilistkurser og temamøder for praktiserende læger. Målgruppen er primært bilister over 70 år
- Det årlige arrangement "Drivers' Event" på Sjællandsringen, hvor unge mennesker, primært unge mænd mellem 18 og 25 år, får oplysninger om trafikikkerhed på en spændende måde i et miljø, der lokker med bl.a. smarte biler og motorcykler, stuntshows og konkurrencer, og hvor præmien er et par omgange på banen i racerbiler

Transportministeriet ønsker at videreudvikle færdselssikkerhedsudvalgenes oplysningsindsats i et gensidigt og nyskabende samarbejde med de øvrige aktører i trafikikkerhedsarbejdet. Vi skal bruge færdselssikkerhedsudvalgene til at få budskabet om sikker adfærd i trafikken ud til alle danskere.

## 2. En styrket indsats for sikker infrastruktur

Den måde, vi indretter vores veje og jernbaner på, har betydning for trafikikkerheden. Infrastrukturen skal være med til at forebygge ulykker, når mennesker begår fejl i trafikken. Infrastrukturen skal også være med til at mindske konsekvenserne, når uheldet er ude.

Transportministeriet igangsætter som del af transportaftalen fra januar 2009

- Konkrete indsats til at forbedre grå strækninger
- Konkrete indsats til forebyggelse af spøgelsesbilister
- Konkrete indsats til forebyggelse af højresvingsulykker
- Udvidet brug af ITS
- Projekter om anvendelse af teknologi til bedre sikkerhed på jernbanen

Transportministeriet lægger vægt på, at statens veje skal indrettes således, at den enkelte trafikant kan bevæge sig sikkert og trygt i trafikken ved at bruge sin sunde fornuft.

Vejudformningen, vejenes omgivelser samt skiltning og afmærkning skal være logisk og tydeligt indrettet for på den måde at forebygge misforståelser eller forvirring, der kan lede til ulykker. Statens veje skal være:

- simple og entydige
- klare og forståelige
- synlige og genkendelige

Konsekvenserne i tilfælde af ulykker skal være så små som muligt. Dette kan bl.a. opnås ved:

- at fjerne overflødige faste genstande i vejkanten
- at tildække grøfter og udjævne skrånninger
- at opsætte autoværn, hvor det kan gavne trafikikkerheden

Disse tiltag kan virke simple, men de er ofte medvirkende til at redde menneskeliv fordi tiltagene netop retter sig mod konkrete steders uhensigtsmæssige udformning. Transportministeriet lægger vægt på, at der sættes ind med de mest

effektive virkemidler – også selvom de ikke altid er lige opsigtsvækkende. Trafiksikkerhed handler om mere end vej bump og størekasser.

### 2.1. Sorte pletter og grå strækninger

Det er vigtigt at gøre en indsats, hvor det virkelig kan mærkes. Derfor prioriterer Transportministeriet arbejdet med sorte pletter og grå strækninger, som er strækninger med en høj ulykkesfrekvens. Gennem et målrettet arbejde for at gøre de strækninger og knudepunkter, hvor der sker særligt mange trafikulykker, mere sikre, opnås en høj sikkerhed på hele vejnettet.

Transportministeriet gennemfører fra 2009 til 2011 en række tiltag, der skal gøre grå strækninger mere sikre. I perioden anvendes i alt 65 mio. kr. på tiltag som rabatsaneringer, sideudvidelser, etablering af sikkerhedszoner, rumleriller og forbedret belysning m.v.

Hvad der skal til for at gøre en sort plet eller en grå strækning mere sikker varierer fra sted til sted. I det åbne land, hvor mange af de udsatte strækninger på det statslige vejnet ligger, er det tit tiltag som rumleriller, anlæg af venstresvingsbaner og fjernelse af faste genstande i vejkannten, der virker mest effektivt. Andre steder kan forbedret belysning eller udjævning af vejkannten være med til at øge sikkerheden.

I 2010 vil Transportministeriet ombygge i alt 8 sorte pletter på statens veje med en samlet indsats for 20 mio. kr. Disse ombygninger vurderes at ville kunne forebygge 3-4 ulykker og 3-4 personskader om året.

Disse relativt enkle tiltag er medvirkende til at redde liv og sikre, at danskerne kan færdes sikkert i trafikken, uanset hvor de bevæger sig.



Foto: Vejdirektoratet

*Rumleriller er en simpel og effektiv måde at forhindre soloulykker og mødeulykker på*



## 2.2. Spøgelsesbilisme

Ulykker der involverer spøgelsesbilister er ret sjældne, men når uheldet er ude, resulterer spøgelsesbilisme som regel i meget alvorlige ulykker.

Som led i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er der afsat 10 mio. kr. til forebyggelse af spøgelsesbilisme.

I de seneste år er der blevet registreret flere spøgelsesbilister end nogensinde før. Noget tyder dog på, at de gennemførte tiltag mod spøgelsesbilisme begynder at virke. I 2008 blev der registreret 192 spøgelsesbilister, mens antallet af indberetninger om spøgelsesbilister i 2009 var 160.

Spøgelsesbilisme kan ikke blot føre til meget alvorlige ulykker, men gør også danskerne utrygge på motorvejene. Netop derfor har Transportministeriet taget initiativ til, at der sættes ind med både traditionelle og innovative tiltag mod spøgelsesbilisme.

Transportministeriet gennemfører i 2009 og 2010 en række velkendte såvel som nye tiltag på motorvejenes til- og frakørselsramper, der skal hjælpe trafikanter til at køre i den rigtige retning. Tiltagene udføres som forsøg, der skal give et bedre billede af, hvordan vi mest effektivt forebygger spøgelsesbilisme. Tiltagene omfatter bl.a.:

- Opsætning af skilte med ”den østrigske hånd”
- Røde blinklamper opstillet i vejkanterne
- Røde lyssøm i vejbanen
- Forbedret kørebaneafmærkning
- Forbedret synlighed af skilte ved ramper
- Udarbejdelse af en vejledende pjece om, hvad man gør, hvis man møder en spøgelsesbilist

Transportministeriet deltager i et forskningsprojekt, der skal skabe bedre viden om spøgelsesbilister. Gennem bedre viden om problemet kan vi målrette indsatsen og gøre den mere effektivt og velfunderet.

## 2.3. Højresvingsulykker

Cyklister, der er ofre for højresvingsulykker mellem lastbiler og cyklister, er ofte så medtagede, at ulykken koster dem livet.



Foto: Vejdirektoratet

*Højresvingsulykker kan forebygges ved tilbagetrukket stopstreg for motorkøretøjer eller separat lysregulering for cyklister.*

Derfor har Transportministeriet taget initiativ til, at samtlige relevante lyskryds på det statslige vejnet inden udgangen af 2010 bliver indrettet på en måde, der forebygger højresvingsulykker. Gennem sikker indretning af infrastrukturen, kan cyklisterne gøres mere synlige for den tunge trafik.

Mange højresvingsulykker kan også forebygges, hvis lastbilernes førerhuse bliver bedre udformet. Højresvingsulykker skyldes ofte, at lastbilschaufføren ikke ser den bløde trafikant i situationen. Bedre direkte udsyn fra lastbiler kan gøre det lettere for lastbilchauffører at få øje på cyklister og fodgængere i højresvingssituationer og på den måde være med til at forebygge højresvingsulykker. Derfor arbejder Transportministeriet på, at der i EU stilles krav til bedre direkte udsyn fra lastbiler. Sideløbende kan vi for eksempel også gennem oplysningskampagner informere vognmænd om fordelene ved at investere i lastbiler med et bedre udsyn.

Meget tyder på, at indsatsen har båret frugt. I 2008 blev 11 cyklister dræbt af en højresvingende lastbil, mens vi i 2009 blot havde en enkelt dræbt cyklist som følge af højresvingsulykker.

Transportministeriet gennemfører i 2009 og 2010 tiltag i samtlige relevante lyskryds på statsvejene, der skal forebygge højresvingsulykker. Der er fire tiltag, der kan være medvirkende til at skabe større sikkerhed for cyklister i kryds:

- Tilbagetrukket stopstreg for højresvingende køretøjer
- Afkortet cykelsti op til kryds
- Separat lysregulering for bløde trafikanter og højresvingende køretøjer
- Grønt lys for cyklister før den øvrige trafik

De fire tiltag sikrer, at cyklisterne bliver mere synlige for den tunge trafik eller adskiller de bløde trafikanter fra den øvrige trafik og på den måde opstår de farlige situationer ikke.

Det skal være mere sikkert at færdes på cykel overalt i Danmark. Derfor udsendte Vejdirektoratet i juni 2007 en folder til samtlige kommuner med gode råd om indretning af kryds med henblik på forebyggelse af højresvingsulykker.

Transportministeriet arbejder for, at der i EU stilles krav til bedre direkte udsyn fra lastbiler, således at chaufførerne får bedre mulighed for at se de bløde trafikanter.

## 2.4. Intelligente transportsystemer (ITS) og trafikikkerhed

Teknologi kan være et værdifuldt redskab i indsatsen for en sikker infrastruktur. Transportministeriet tror på, at Intelligente transportsystemer (ITS) kan skabe en mere sikker trafik på vejene. ITS handler først og fremmest om bedre fremkommelighed på vejene, men kan også bidrage til at gøre vejene mere sikre at færdes på.

Måltrettet brug af ITS kan bl.a. via elektroniske informationstavler optimere trafikafviklingen og gøre trafikken mere glidende. Med en mere glidende trafik, opstår der færre farlige situationer, der kan lede til trafikulykker.

Elektroniske hastighedstavler gør det muligt at tilpasse hastighedsgrænsen til de aktuelle trafikforhold. Når der er tæt trafik, kan både trafikafviklingen og trafikikkerheden fremmes ved lavere hastighedsgrænser.

Transportministeriet har igangsat en indledende undersøgelse, der skal afdække mulighederne for etablering af et digitalt vejnet. Et digitalt vejnet er en digitalisering af vejinfrastrukturen med lagring af informationer om de enkelte vejstrækninger, f.eks. skiltede hastigheder, vejarbejde, vejtype, evt. betalingsgebyrer m.v. Et digitalt vejnet vil kunne bruges af offentlige myndigheder, forsikringsselskaber, transporterhvervene og private GPS-brugere m.fl.

Herudover vil et digitalt vejnet også være en forudsætning for anvendelse af ISA i køretøjer. ISA fortæller, via GPS, føreren af køretøjet, hvad hastighedsgrænsen er på en given strækning, og alarmerer føreren, hvis hastighedsgrænsen overskrides.



Foto: Lars Bahl

Som led i Aftalen om en grøn transportpolitik er der etableret en pulje til nye teknologiske muligheder og afsat 600 mio. kr. til investeringer i ITS i perioden 2009-2014. Midlerne i puljen til nye teknologiske muligheder skal bl.a. anvendes til

- Intelligent trafikstyring på Helsingørmotorvejen (75 mio. kr.)
- Intelligent trafikstyring på Amagermotorvejen (63 mio. kr.)
- Intelligent trafikstyring ved Limfjordstunnellen (50 mio. kr.)
- Udvidelse af ITS-systemerne på Helsingørmotorvejen (30 mio. kr.)
- Anvendelse af ITS i forbindelse med kørsel i nødspor på Hillerødmotorvejen, Værløse – Skovbrynet (21 mio. kr.)
- Indledende undersøgelse af etablering af et digitalt vejnet (20 mio. kr.)
- Etablering af et ITS-udviklingsforum (5 mio. kr.)
- Forsøg med GPS-indsamling af reeltids trafikinformation (3 mio. kr.)

ITS-projekterne vil med en aktiv, intelligent styring af trafikken på motorvejene give mulighed for at reducere de negative effekter og sikre både bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Transportministeriet vil tænke trafiksikkerhed ind i de ITS-projekter, der bliver oprettet som led i udmøntningen af pulje til nye teknologiske muligheder. Vi skal skabe synergi mellem ITS og trafiksikkerhedshensyn, så den nye teknologi kan være med til at gøre vejene mere sikre.

## 2.5. Sikre jernbaner

Sikkerheden på de danske jernbaner er meget høj. Til sammenligning med vejtransporten er sikkerheden seks gange højere på jernbanen, end den er på vejene, opgjort i antal personskader pr. tilbagelagt kilometer.

Transportministeriet yder en løbende indsats for at holde det høje sikkerhedsniveau på de danske jernbaner. Kun få ulykker på jernbanen involverer passagerer.

Hovedparten af personulykkerne sker ved påkørsel af personer, der befinder sig på jernbanearealer eller i overkørsler.

Mellem 2006 og 2008 blev i alt 36 dræbt i jernbaneulykker, mens 21 kom alvorligt til skade. Blandt de 36 dræbte var 22 personer, der uautoriseret befandt sig på jernbanearealer. Til sammenligning blev 1118 personer dræbt i vejtrafikken i samme periode.

Transportministeriet yder en fokuseret indsats for at forebygge de sjældne, men voldsomme ulykker på jernbanen. Alle tog såvel som infrastrukturanlæg, der indgår i driften af de danske jernbaner, gennemgår en grundig godkendelsesproces. På den måde sikres, at togdriften i Danmark har en høj sikkerhedsstandard. Transportministeriet godkender også en løbende opdatering af alle sikkerhedsreglementer og procedurer, som anvendes i den daglige drift i togene.

Desuden vægter Transportministeriet, at trafikstyringspersonalet løbende uddannes, således, at de har den nyeste viden til både at forebygge ulykker og være parate i de sjældne situationer, hvor der opstår problemer på banen. Netop derfor er der gennem aftalen af 22. oktober 2009 afsat 12,5 mio. kr. til en simulator, der giver lokomotivførerelever og lokomotivførere på efteruddannelse mulighed for at træne i sikkerhedskritiske driftssituationer i et realistisk miljø. Den ny teknologi skal samtidig gøre den eksisterende praktik og efteruddannelse mere effektiv. Tilsagnet om indkøb af en simulator er betinget af, at der sker en omlægning af den eksisterende praktik og efteruddannelse, hvilket skal forhandles med arbejdsmarkedets parter.

Sikre overkørsler, hvor banetrafikken og vejtrafikken mødes, er en høj prioritet for Transportministeriet. Når bilister overser en overkørsel, opstår særligt farlige situationer. Der er voldsomme kræfter på spil, når et tog kører i fuld fart. Ulykker i overkørsler er sjældne, men når de forekommer, har de ofte alvorlige konsekvenser.

Transportministeriet vil frem til 2018 bruge 396 mio. kr. til at sikre eller nedlægge langt de fleste overkørsler på jernbanen. Frem mod 2014 anvendes 36 mio. kr. årligt på indsatsen, mens de resterende 252 mio. kr. anvendes mellem 2014 og 2018. Nedlæggelser af overkørsler vil ske i forbindelse med nye projekter som f.eks. ved anlæg af dobbeltspor mellem Løjre-Vipperød.

Transportministeriet iværksætter som en del af aftalen af 22. oktober 2009 et pilotprojekt om sensorteknologi. Projektet, der startes i 2010, skal give viden om, hvordan sensorteknologi kan bruges til at advare lokomotivførere i god tid, hvis der er biler eller andet på skinnerne ved overkørsler, eller hvis dæmninger skrider ud.



Foto: Peter Tomvig

*Ulykker ved overkørsler er sjældne, men når uheldet er ude, er der voldsomme kræfter på spil.*

Langt de fleste ulykker på jernbanen skyldes påkørsel af personer, der ikke burde opholde sig på sporet. Det er vanskeligt at gøre en indsats, fordi det typisk handler om at bremse folk i at gøre noget, som de i forvejen ikke må. Det gælder om at finde løsninger, der gør det tydeligere, at uautoriseret færden på skinnerne er farligt, forbudt – og forfærdeligt for lokomotivføreren.

Transportministeriet gør en indsats for at forebygge og begrænse omfanget af påkørsler på skinnerne. Fra udlandet er der gode erfaringer med at gøre ulovlig indtrængen på jernbanearealer vanskeligere og mere ”synlig” ved brug af simple midler.

Som del af den særlige trafikssikkerhedspulje er der taget initiativ til en række projekter, der skal øge sikkerheden på jernbanen

- Et forsøg med kameraovervågning af jernbanearealer til modvirkning af ulovlig indtrængen på banen (3 mio. kr.)
- Pilotprojekt om sensorovervågning af overkørsler og dæmninger (5,5 mio. kr.)
- Introduktion af en togsimulator i uddannelse af lokomotivførere, der kan forberede lokomotivførere i at håndtere sikkerhedskritiske situationer (12,5 mio. kr.) Tilsagnet om indkøb af en simulator er betinget af, at der sker en omlægning af den eksisterende praktik – og efteruddannelse, hvilket skal forhandles med arbejdsmarkedets parter.

## 2.6. Sikker civil luftfart

Luftfart er en af de sikreste transportformer. Transportministeriet lægger vægt på, at flyvesikkerheden fortsat er i top. Det er Transportministeriets målsætning, at luftfart i Danmark og dansk luftfart i udlandet ikke medfører nogle dødsfald eller alvorlige personskader.

Statens Luftfartsvæsen (SLV) varetager en række opgaver, der sikrer et meget højt sikkerhedsniveau på luftfartsområdet. Dette sker i stor udstrækning på baggrund af internationalt fastsatte regler, der har baggrund i, at luftfarten er international.

SLV certificerer alle personer indenfor luftfarten, som arbejder med opgaver med betydning for sikkerheden, herunder piloter, flymekanikere, flyveledere og kabinepersonale.

Lufthavne, luftfartselskaber, vedligeholdelsesorganisationer og flyvetjenester skal godkendes af SLV inden de må operere indenfor luftfarten.

Der føres videre et løbende tilsyn på området, herunder med kvalitetssystemer i virksomheder og organisationer. Tilsynet, der sker efter fastsatte frekvenser og med et nærmere angivet indhold, har fokus på risiko og effekt.

Danmark har som et af de første lande etableret et obligatorisk og straffrit indberetningssystem. Hændelser af flyvesikkerhedsmæssig relevans skal således indberettes af piloter, flyveledere m.v. og disse indberetninger analyseres og danner grundlag for et proaktivt tilsyn, ligesom det kan danne grundlag for særlige fokusområder i tilsynsarbejdet.

SLV indgår i åben dialog og sikrer, at relevant information rettidigt er tilgængeligt for såvel den kommercielle som ikke-kommercielle luftfart, flypassagerer og andre interessenter.

### 3. Sikre køretøjer

Nye sikkerhedsfremmende teknologiske landvindinger i køretøjerne er et værdifuldt redskab i trafikssikkerhedsarbejdet.

Krav til, hvordan personbiler, lastbiler og busser skal indrettes, bliver truffet i EU-regi. Derfor har Transportministeriet fokus på at arbejde for, at der i EU stilles krav til, at nye teknologiske udviklinger, der kan styrke trafikssikkerheden, skal installeres i alle nye køretøjer.

Transportministeriet har blandt andet gennem en målrettet indsats været medvirkende til, at der for nyligt i EU er truffet en principbeslutning om at stille krav om vognbaneskittealarm og automatisk nødbremsesystem på nye lastbiler og busser. De nærmere tekniske krav drøftes i øjeblikket, og kravene skal træde i kraft senest i 2014. Hvis dette udstyr havde været på busser, ville f.eks. de to alvorlige ulykker med danske sovebusser i 2004 være undgået. Der er samtidig truffet beslutning om, at nye biler, små og store, skal have antiudskridningssystem (ESC) senest fra 2014.

Fremadrettet arbejder Transportministeriet for at fremme en række nye teknologiske muligheder, som kan styrke trafikssikkerheden. En række af de mest aktuelle indsatser beskrives nedenfor.

Transportministeriet vil foreslå, at der indføres et krav om intelligent farttilpasning (ISA) på EU-niveau. ISA giver føreren af køretøjet en advarsel, når hastighedsgrænsen overskrides på den strækning, bilen kører på. Det vurderes, at systemet har potentiale til at reducere antallet af trafikdræbte med 20 pct., hvis hele vognparken udstyres med ISA.



Foto: Vägverket

*ISA giver føreren besked om den gældende hastighedsgrænse og en advarsel, hvis grænsen overskrides.*



Transportministeriet ser meget positivt på de interessante erfaringer, der er høstet, med et projekt udført i samarbejde med forsikringsbranchen. Deltagerne i projektet "Spar på farten" fik installeret en ISA-komponent i deres bil og fik mulighed for at få rabat på deres forsikringspræmie, hvis ISA-komponenten dokumenterede, at de overholdt hastighedsgrænserne. Transportministeriet har fastlagt de tekniske standarder for ISA, således det har været muligt for forsikringsbranchen at gennemføre ISA-forsøget.

Sikkerhedsselen er et af de mest effektive redskaber til at forhindre, at de involverede kommer alvorligt til skade, når uheldet er ude. Derfor har Transportministeriet foreslået et krav i EU om selealarm i alle nye biler.

Nye teknologiske redskaber kan også fungere som hjælpemiddel, når trafikulykker indtræffer. Som del af den særlige pulje til bedre trafiksikkerhed blev der i 2009 afsat 10 mio. kr. til, at nødopkaldssystemet eCall inkorporeres som en del af det danske alarmberedskab. eCall afsender automatisk nødopkald fra bilen til alarmcentralen i tilfælde af ulykker. En GPS-komponent fortæller alarmcentralen, hvor køretøjet befinder sig. På den måde kan der sendes hjælp til ulykkesstedet med det samme, uanset om de tilskadekomne er i stand til selv at tilkalde hjælpen eller ej.

Der er indført afgiftslettelser på biler med sikkerhedsudstyr som eksempelvis selealarmer, airbags, ABS-bremser og ESC. På den måde får vi flere sikre biler på de danske veje, mens vi arbejder på at få indført krav om sikkerhedsudstyr i EU.

På området tunge køretøjer har Transportministeriet fremlagt et forslag om at skærpe kravene til bremsepræstation ved de periodiske syn. Det forventes, at forslaget bliver vedtaget i 2010, og dermed får betydning også for de udenlandske køretøjer i Danmark.



*Sikkerhedsudstyr i biler kan redde liv, når uheldet er ude.*

Vi kan for eksempel også gennem oplysningskampagner informere vognmænd om fordelene ved at investere i en sikker indretning af førerhuse i lastbilerne, der går ud over, hvad de lovmæssige krav pålægger.

En kombination af en løbende indsats for at fremme ny, sikker teknologi i EU-regi og innovative projekter, der fremmer teknologi på utraditionelle måder kan være et værdifuldt redskab i arbejdet med at redde menneskeliv i trafikken. Det er vigtigt, at det ene ikke udelukker det andet.

Transportministeriet arbejder for, at der indføres krav i EU om:

- Selealarm i alle nye biler
- Intelligent farttilpasning med advarselsalarm
- Bedre direkte udsyn fra lastbiler
- ABS-bremser på motorcykler
- Bedre kørelys på motorcykler
- Krav om eftergivelig forkofanger på lastbiler
- Skærpede EU-krav til bremses ved periodisk syn af tunge køretøjer

Som del af trafiksikkerhedspuljen er der afsat 10 mio. kr. til at indføre eCall i Danmark. Transportministeriet har været med til at fremme sikre køretøjer gennem indførelse af lavere afgifter for biler med bestemte typer sikkerhedsudstyr.

## 4. Mest trafikikkerhed for pengene gennem ny og bedre viden

Jo mere vi ved om de faktorer, der forårsager trafikulykker, desto bedre rustede er vi til at sætte effektivt ind for at forebygge ulykkerne og begrænse skaderne, når ulykkerne sker.

Transportministeriet igangsætter som en del af trafikikkerhedspuljen en række tiltag, der skal skabe mere viden og et bedre datagrundlag for det fremadrettede trafikikkerhedsarbejde. Transportministeriet har taget initiativ til at udvikle et effektkatalog, der kortlægger de trafikikkerhedsmæssige gevinster forbundet med et bestemt tiltag.

Gennem et bedre datagrundlag og en bedre viden vil Transportministeriet arbejde for, at der sættes ind, der hvor man får mest trafikikkerhed for pengene. Transportministeriet vil også sikre, at den viden vi opnår, deles med de andre aktører i trafikikkerhedsarbejde – bl.a. Færdselssikkerhedskommissionen, DTU Transport, Justitsministeriet og politiet, så vi kan løfte trafikikkerhedsarbejdet i samlet flok.

En bedre ulykkesstatistik skal fortælle os, hvor mange der er ofre for forskellige typer af trafikulykker og udpege fællestræk for ulykkerne, og kan således være et værdifuldt redskab i et effektivt trafikikkerhedsarbejde. Et troværdigt datagrundlag kan være afgørende for, at vi sætter ind de rigtige steder og på den rigtige måde.

Som del af den særlige trafikikkerhedspulje har Transportministeriet igangsat et arbejde med en udvidet statistik for dødsulykker på det samlede vejnet.

Der er ligeledes afsat midler fra trafikikkerhedspuljen til ekstra temaanalyser fra Havarikommissionen for vejtrafikulykker (HUV), der kan give os endnu bedre viden om bestemte typer ulykker. HUV vil i foråret 2011 offentliggøre en temaanalyse om ulykker på større veje i landområder og i efteråret 2011 en analyse om grove fartovertrædelser.

Der er afsat 7 mio. kr. til to ekstra tema-analyser fra Havari-kommissionen for vej-trafikulykker frem mod 2012.

Der er afsat i alt 19 mio. kr. til individuelle analyser af samtlige dødsulykker på både stats- og kommuneveje.

Der udarbejdes tværanalyser på baggrund af de individuelle analyser af dødsulykker.

Trafikssikkerhedsfremmende tiltag koster penge. Transportministeriet ønsker at prioritere de initiativer og metoder, der giver mest trafikssikkerhed for pengene. Det er ikke nødvendigvis altid de mest opsigtsvækkende tiltag, der giver den største trafikssikkerhedsmæssige gevinst.

Gennem bedre viden baseret på en nærmere undersøgelse af hver enkelt dødsulykke får vi et bedre grundlag for den fremadrettede indsats. Transportministeriet tror på, at vi gennem en bedre forståelse af, hvad der konkret går galt i de alvorligste ulykker, kan målrette indsatsen mere effektivt. Det bliver muligt at ændre på infrastrukturen de steder, hvor en uheldsmæssig indretning af en vej eller et kryds har været medvirkende til en ulykke. Det bliver også muligt at oplyse de lokale borgere mere præcist om, at de bør være ekstra opmærksomme på nogle bestemte strækninger.

Transportministeriet samarbejder i øjeblikket med DTU Transport i forbindelse med et forskningsprojekt under titlen *Improving Road safety – Developing a Basis for Socio-economic Prioritising of Road Safety Measures*. Forskningsprojektet skal bl.a. medvirke til at gøre ulykkesstatistikken endnu mere anvendelig med henblik på at prioritere en trafikssikkerhedsindsats, der hvor den bedste effekt opnås.

Transportministeriet har også været medvirkende til at udvikle et effektkatalog, der kan anvendes som redskab til at vurdere, hvor stort trafikssikkerhedsmæssigt udbytte et bestemt tiltag på et bestemt sted afstedkommer i forhold til udgifterne forbundet med tiltaget. Effektkataloget og en bedre ulykkesstatistik er begge med til at give et godt fundament for den fremadrettede indsats.

Der vil blive udarbejdet en forkortet version af kataloget til brug for trafikssikkerhedsarbejdet i stat og kommuner. Den forkortede udgave vil fungere som en håndbog over tiltag, der kan forebygge ulykker. Håndbogen vil samtidig beskrive den sikkerhedsmæssige effekt og give et økonomisk overslag over etableringsomkostninger og årlige driftsudgifter.

Blandt de tiltag, der behandles i effektkataloget, er:

- Blåt cykelfelt i signalregulerede kryds
- Rundkørsel
- Separat venstresvingsfase (bundet venstresving)
- Signalregulering af kryds
- Signalstyring
- Tilbagetrukket stopstreg
- Venstresvingsspor i vigepligtsregulerede kryds
- Afstandsafmærkning på motorveje
- Autoværn i højre vejside
- Cykelsti i åbent land
- Differentierede hastighedsgrænser i åbent land
- Fartviser
- Faste genstande i vejkanterne
- Køresporbredde på veje i åbent land
- Midterrabat på veje i byområder
- Rabatsanering
- Rumleriller i vejmidte
- 2+1 vej med midterautoværn
- Vejbelysning
- Fartkampagne
- Selektive kampagne
- Spirituskampagne

## 5. Fokus på samarbejde

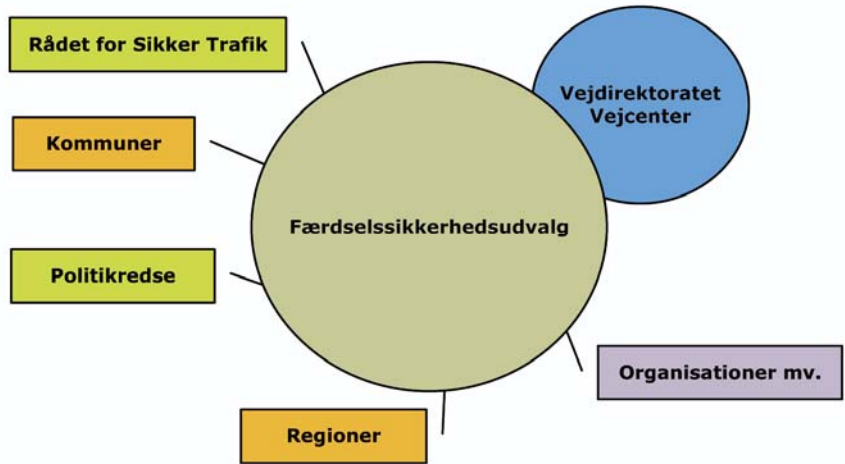
Et givtigt trafikikkerhedsarbejde forudsætter et tæt samarbejde med alle de relevante aktører på såvel lokalt, nationalt, europæisk og globalt plan. Transportministeriet prioriterer et tæt samarbejde med henblik på at sikre en mere effektiv og innovativ trafikikkerhedsindsats og samtidig udveksle erfaringer.

### 5.1. Samarbejde i Danmark

Trafikkerhed vedkommer alle danskere. Det er vigtigt, at alle aktører, der arbejder med trafikikkerhed, løfter i fælles flok. Transportministeriet ønsker et stærkt samarbejde mellem aktørerne, herunder kommunerne, Rådet for Sikker Trafik, politiet, Færdselssikkerhedskommissionen, interesseorganisationer, forskningsverdenen og Justitsministeriet. Samtidig skal den lokale forankring i trafikikkerhedsarbejdet fremmes. Et styrket samarbejde skal bl.a. plejes gennem de regionale færdselssikkerhedsudvalg.

En betydelig del af trafikulykkerne i Danmark forekommer på det kommunale vejnet. Det er afgørende for en effektiv national trafikikkerhedsindsats, at der ikke alene ydes en indsats på det statslige niveau, men også i kommunerne. Det er kommunernes ansvar at sikre en høj trafikikkerhed på det kommunale vejnet, men Transportministeriet tror på, at et godt sektorsamarbejde mellem staten og kommunerne kan være et værdifuldt instrument i indsatsen for en bedre trafikikkerhed.

De regionale færdselssikkerhedsudvalg fungerer som det samlende netværk for trafikikkerhed i det lokale område, og udvalgenes styrke ligger eksempelvis i at give landsdækkende kampagner gennemslagskraft lokalt ved at tilføre kampagnerne regionale og kommunale vinkler. Herudover udvikler og gennemfører udvalgene regionale kampagner om regionale uheldsproblemer og er medvirkende til at koordinere og styrke kommunale kampagner.



*De regionale færdselssikkerhedsudvalg er forankret i Vejdirektoratets regionale vejcentre.*

Transportministeriet ønsker at videreudvikle færdselssikkerhedsudvalgenes rolle. På den måde kan vi pleje den gensidige udveksling af idéer til trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger mellem det statslige og kommunale niveau og på en mere nærværende vis formidle, hvor vigtigt det er at færdes forsvarligt i trafikken.

Færdselssikkerhedsudvalgene har et stort potentiale for at fungere som såvel central arena for et givtigt samarbejde med de andre aktører og for det regionale og lokale samarbejde om trafiksikkerhed. Dette potentiale skal vi udnytte endnu bedre.

## 5.2. Samarbejde i EU

Et produktivt samarbejde i EU-regi kan være medvirkende til at fremme trafiksikkerheden på de danske veje. Dette kan være gennem EU-lovgivning om krav til eksempelvis lastbilers indretning, eller det kan være gennem gensidig udveksling af viden og erfaringer.

Som nævnt arbejder Transportministeriet i EU for at fremme krav om sikkerhedsudstyr i køretøjer, og Transportministeriet deltager naturligvis i den lovgivningsmæssige proces i EU for at sikre det bedst mulige grundlag for trafiksikkerheden. Herudover deltager Transportministeriet og ministeriets styrelser aktivt i en række fora, der har til formål at fungere som platform for udveksling af idéer og erfaringer.

Som en del af EU-samarbejdet deltager Transportministeriet i:

Formelle såvel som uformelle rådsmøder, hvor transportpolitiske spørgsmål, herunder trafikssikkerhed, drøftes, og beslutninger om nye fælles regler m.v. træffes af landenes transportministre.

EU-Kommissionens *High Level Group on Road Safety*, hvor medlemslandene mødes to gange årligt for at formidle deres nyeste tiltag. Desuden indgår der oplæg fra forskningsverdenen og fra Kommissionen om det løbende trafikssikkerhedsarbejde.

Arbejdet med udformning og implementering af lovgivning på vejområdet, herunder det transeuropæiske vejnet (TERN), der dækker de store transportkorridorer i Europa.

Kommissionen vil i foråret 2010 offentliggøre en opdateret version af EU's *Road Safety Action Programme* fra 2003, der vil indeholde en række målsætninger og anbefalinger om trafikssikkerhed i EU frem til 2020. Transportministeriet følger med i Kommissionens arbejde med handlingsplanen og vil følge op på Kommissionens anbefalinger, når de foreligger.

På vejområdet sker størstedelen af lovgivningen på nationalt niveau. Den EU-relaterede lovgivning på vejområdet har bl.a. fokus på forvaltning af det transeuropæiske vejnet (TERN). I Danmark omfatter det transeuropæiske vejnet de fleste motorvejsstrækninger. De transeuropæiske veje omfattes af EU-lovgivning, der er med til at sætte rammerne for forvaltningen af disse veje.

Styrelserne under Transportministeriet deltager i:

**Vejdirektoratet** deltager i samarbejdet om EU's ulykkesdatabase CARE, hvor ulykkesstatistik fra de nationale databaser samles og er tilgængelig for offentligheden. Desuden drøftes standardisering af statistik med henblik på bedre sammenlignelighed.

**SLV** deltager aktivt på alle niveauer i Kommissionens fora på luftfartsområdet, og i det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) deltager SLV i forhandlinger om fastsættelse af regler for en fortsat sikker civil luftfart.

**Trafikstyrelsen** deltager på alle niveauer i Kommissionens fora på jernbaneområdet, og såvel Trafikstyrelsen som **Banedanmark** deltager i Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) i forhandlingerne om regler for sikkerhed og interoperabilitet.

**Færdselsstyrelsen** deltager i udarbejdelse af lovgivning på det køretekniske område i EU-regi. Færdselsstyrelsen fremsender ofte forslag til EU-Kommissionen om krav til nyt, sikkerhedsfremmende udstyr til køretøjer.



Som nævnt tidligere udstedes meget af lovgivningen på det køretøjstekniske område på EU-niveau. I mange tilfælde udføres det forberedende arbejde med denne lovgivning i ECE (Economic Commission for Europe) under FN. I alt 56 lande fra Europa, Nordamerika og det tidligere Sovjetunionen er medlemmer af ECE, og over 70 internationale organisationer deltager i ECE's aktiviteter. Færdselsstyrelsen deltager aktivt i arbejdet i ECE omkring lovgivning på det køretekniske område, mens Vejdirektoratet deltager i andre dele af ECE's arbejde.

I ECE-regi udarbejdes fælles tekniske regler, de såkaldte ECE-regulativer, for godkendelse af køretøjer. I mange tilfælde er indholdet i EU-direktiver baseret på ECE-regulativer, og i en ny EU-forordning om biler fra 2009 er det derfor bestemt, at man i EU i udbredt omfang vil henvide til ECE-regulativer frem for at bruge og udvikle egen lovgivning.

I forhold til luftfarten udvikles og ændres SLV's myndighedsområder hurtigt i disse år bl.a. på grund af fastsættelse af fælles EU-regler. Det fælles europæiske luftfartsikkerhedsagentur, EASA (European Aviation Safety Agency) overtager gradvist regelarbejdet og visse dele af godkendelses- og tilsynsfunktionen, men vil ikke erstatte de nationale luftfartsmyndigheder. I 2010 vil der blive arbejdet med forslag til nye regler om personcertifikater til flybesætningsmedlemmer og om operationer af luftfartøjer.

Samtidig er der fastsat fælles EU-regler om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, herunder om udøvelse af lufttrafiktjeneste, organisation og udnyttelse af luftrummet samt ATM-systemtilpasning, de såkaldte Single European Sky forordninger, der ligeledes har afgørende betydning for SLV's aktiviteter. I december 2009 indgik transportministeren en aftale med sin svenske kollega om oprettelse af et fælles luftrum mellem Danmark og Sverige. Hermed er Danmark og Sverige blandt de første lande til at leve op til de fælles EU-visioner om "Single European Sky".

I takt med en voksende grad af harmonisering i EU vægter Transportministeriet et indgående og produktivt samarbejde i EU-regi og i Europa generelt. En fortsat aktiv deltagelse i de forskellige EU-fora og øvrige arbejdsgrupper på europæisk niveau er en vigtig forudsætning for, at Danmark kan være med fremme blandt de lande, der har et højt trafiksikkerhedsniveau.

### 5.3. Internationalt samarbejde

Trafikssikkerhed er for alvor kommet på den internationale dagsorden i de seneste år. I november 2009 deltog transportministeren i den første internationale FN-konference om trafikssikkerhed afholdt i Moskva. Konferencen tog udgangspunkt i at fremme indsatsen for bedre trafikssikkerhed i udviklingslandene og erklære årtiet 2010-2020 for trafikssikkerhedens årti.

Transportministeriet lægger vægt på at udveksle danske erfaringer i sådanne internationale fora. Danmark kan ikke alene dele sin viden med lande, hvor de lavthængende frugter endnu ikke er plukket, men også gøre sig værdifulde erfaringer med henblik på den hjemlige indsats. Et af de eksempler, der kan nævnes, på de forskellige udfordringer på globalt plan er Nigeria. Nigeria blevet støttet med viden om, hvordan alvorlige færdselsskader kan undgås ved brug af hjelm, og man besluttede at gøre hjelmbrug lovpligtigt til kørsel på scootere og knallerter. Efter kun to år var der en stigning fra 0 til 50 pct. i anvendelse af hjelm til gavn for trafikssikkerheden.

Som en del af det internationale samarbejde deltager Transportministeriet i:

- FN's indsats for en bedre global trafikssikkerhed, ikke mindst gennem WHO samt andre FN-organisationer.
- Samarbejde med de øvrige nordiske lande med henblik på at udveksle idéer og erfaringer med vore nordiske naboer.

Transportministeriets styrelser deltager også i internationalt samarbejde.

Luftfart er en transportform, der er genstand for et omfattende internationalt samarbejde på mange niveauer, og SLV deltager i arbejdet i en række af de internationale organisationer samt i et samarbejde med de nationale myndigheder i Norden. Der sker i disse år ændringer i visse af organisationernes opgaver i takt med, at EU vedtager forordninger og direktiver om stadig flere forhold, hvorved der skabes fællesskabskompetencer.

ICAO, der er en FN-organisation med ansvar for civil luftfart, har spillet en central rolle for den flyvesikkerhedsmæssige udvikling gennem de godt 60 år, organisationen har eksisteret. ICAO har gennem årene stået bag en række konventioner om ikke-tekniske spørgsmål. De nordiske lande har en fælles delegation ved ICAO, der benævnes NORDICAO.

**Vejdirektoratet** deltager i det internationale samarbejde om ulykkesstatistik m.v. IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) i regi af OECD. Vejdirektoratets deltagelse i IRTAD sikrer en løbende orientering om udviklingen i trafikulykker på internationalt niveau samt involvering i arbejdet med fælles standarder for ulykkesstatistik.

**SLV** deltager aktivt og efter en prioriteret indsats i internationalt arbejde med relation til luftfartssikkerhed, herunder i ICAO, FN's organisation for civil luftfart. I ICAO vedtages løbende mindstekrav omfattende alle operationelle og tekniske aspekter af international luftfart.

**Trafikstyrelsen** deltager i den internationale jernbaneorganisation (OTIF), der opdaterer de internationale regler på området. **Banedanmark** deltager i den internationale jernbaneunion (UIC), der bl.a. beskæftiger sig med de såkaldte tekniske specifikationer for interoperabilitet, der stiller overordnede krav til sikkerhed på de europæiske jernbaner.

**Færdselsstyrelsen** deltager i ECE aktivt i arbejdet omkring lovgivning på det køretekniske område gennem udarbejdelse af fælles tekniske regler, de såkaldte ECE-regulativer, for godkendelse af køretøjer.

Vejdirektoratet deltager i øvrigt i arbejdet omkring fælles europæiske regler for bl.a. vejskiltes og signalers udseende og betydning i ECE. Gennem arbejdet i ECE sikres, at udenlandske gæster i Danmark er i stand til at orientere sig i trafikken, og at danskere, der rejser i Europa, kan færdes efter samme principper som er gældende herhjemme.

978-87-91511-78-3

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55  
Telefax 33 12 38 93  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)