

NATIONAL OPERATIV STRATEGI POLITIETS FÆRDSSELSINDSATS 2016-2020

Indholdsfortegnelse

01 Resumé	4
02 Status på området for færdselssikkerhed	7
06.1 Skadesanalyse	
06.2 Trussels- og sårbarhedsanalyse	
06.3 Fremtidig udvikling	
03 Nationale mål	20
04 Indsatser – politifaglig operationalisering	23
05 Opfølgning og læring	25
06 Økonomiske konsekvenser	33
07 Funktionelle strategier	36
 <i>Bilag</i>	
08 Noter, litteratur	40

Færdselssikkerhed – et prioriteret område i politiet

Som led i den operative styring af dansk politi udarbejdes der nationale operative strategier for de vigtigste kriminalitetsområder. På baggrund af den Nationale Strategiske Analyse er færdselssikkerhed udpeget som et af politiets strategisk prioriterede indsatsområder i de kommende år. Det skyldes, at der fortsat er for mange dræbte og tilskadekomne i trafikken. Samtidig er færdselssikkerhed og god trafikafvikling afgørende for mobiliteten i Danmark, og en høj færdselssikkerhed skaber tryghed hos borgerne, både når de færdes i trafikken og i det konkrete møde med politiet på gader og veje.

Denne strategi opstiller dansk politis overordnede ambitioner for færdselssikkerheden i Danmark og angiver, hvor og hvordan vi vil sætte særligt ind for at løse de identificerede problemer.

Politiets ambitioner for færdselssikkerheden udgør det *strategiske formål*: Det strategiske formål indleder den operative strategi og sætter barren for de *nationale mål*: Hvad vil vi samlet set have ud af vores indsatser i strategiperioden?

For at finde ud af hvordan vi skal nå de nationale mål, gennemfører vi indledningsvis en strategisk analyse af færdselsområdet. Den strategiske analyse bidrager til valg af *fokusområder og delmål*, altså de områder, vi vil fokusere særligt på for at nå vores mål og ambitioner.

Når fokusområderne og delmålene er sat, vælger vi de politifaglige indsatser og øvrige indsatser, der skal til for at nå vores nationale ambitionen for færdselssikkerheden – herunder hvilken understøttelse der er brug for i form af fx it, hr, kommunikation og økonomi.

Strategien omfatter dansk politis nationale færdselsindsats frem mod 1. januar 2020. Der vil løbende blive evalueret på indsatserne med henblik på at vurdere, om der er behov for at justere strategien. Ud over de nationalt prioriterede indsatser supplerer politikredsene med lokale indsatser på baggrund af deres strategiske analyser.

01 **Resumé**

01.1 Målbeskrivelse

Formålet med denne strategi er at øge færdselssikkerheden i Danmark, sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling i samfundet og bidrage til borgernes tryghed.

For at opnå det strategiske mål er der udvalgt tre nationale målsætninger for politiets indsats på færdselsområdet:

1. Vi vil nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Målsætningen afspejler Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplans mål frem mod 2020. Den fælles ambition er, at der i 2020 højst er 120 dræbte, 1.000 alvorligt tilskadekomne og 1.000 let tilskadekomne i trafikken om året.

2. Vi vil øge trygheden blandt trafikanterne.

Målsætningen er at øge trygheden hos borgerne, når de færdes på gader og veje ved at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne. Den øgede tryghed skal kunne aflæses i politiets tryghedsmålinger.

3. Vi vil understøtte en hensigtsmæssig trafikafvikling.

Gennem koncepter og vejledninger er målet at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling. Den bedste trafikafvikling sker generelt, når borgerne overholder love og regler på området.

Ud over de tre strategiske målsætninger udfører politiet indsatser i forbindelse med understøttelsen af en hensigtsmæssig trafikafvikling, kontrol af tungvogne, jf. EU-direktiv 2006/22/EF (kontrol af køre-hviletidsbestemmelser), kontrol af farligt gods, dyretransporter og kontrol af tungvognsførere for ulovlig cabotagekørsel¹. Der vil blive udarbejdet en separat national operationsplan for tungvognsindsatsen.

Indsatsområder

For at nå de strategiske målsætninger har Rigspolitiet på baggrund af politiets nationale strategiske analyse 2015 og 2016 og Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan prioriteret tre indsatsområder:

1. for høj hastighed,
2. spirituskørsel,
3. uopmærksomhed.

Disse indsatsområder er udvalgt, fordi de har væsentlig betydning for færdselssikkerheden.

Havarikommissionen vurderer, at hastighed sammen med mangelfuld orientering er de hyppigste årsager til 291 dybdeanalyserede alvorlige ulykker². Mangelfuld orientering kan skyldes uopmærksomhed. Et nyt europæisk studie anslår, at uopmærksomhed er medvirkende faktor til uheld i 10-30 % af uheldene³. Til sammenligning anslår eksperter, at alkohol er skyld i 25 % af alle trafikuheld.

Selv om et uheld naturligvis kan have andre årsager, dækker disse tre områder en stor del af de faktorer, der medvirker til uheld. Samtidig vurderer Rigspolitiet, at en strategisk fokuseret politimæssig indsats vil have den største effekt på disse tre områder, som erfaringsmæssigt påvirkes af politiets indsats.

Færdselssikkerheden varierer i forskellige dele af Danmark, og i strategien anvendes derfor en geografisk differentieret tilgang til den operative indsats. Intensiteten i den operative indsats bliver således forskellig i forskellige politikredse afhængigt af det færdselssikkerhedsmæssige problems tyngde.

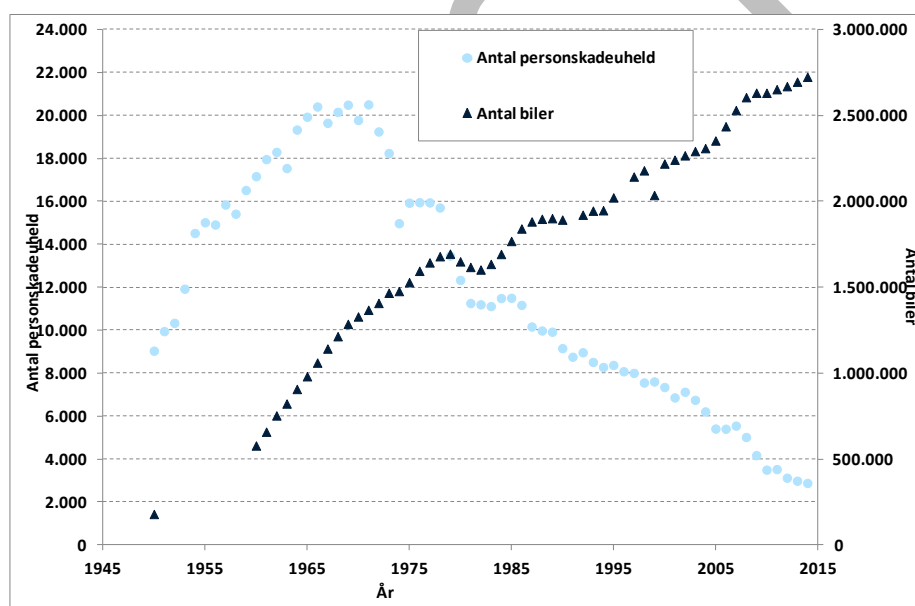
02 Status på området for færdsels- sikkerhed

- 02.1 Skadesanalyse
- 02.2 Trussel og sårbarhedsanalyse
- 02.3 Fremtidig udvikling

02.1 Skadesanalyse

I dette afsnit ser vi nærmere på, hvad det er for et problem, strategien skal løse, og giver en vurdering af problemets omfang, dvs. en opgørelse af de individuelle og samfundsmæssige skader (alvor, omfang og omkostninger) på færdsels-sikkerhedsområdet.

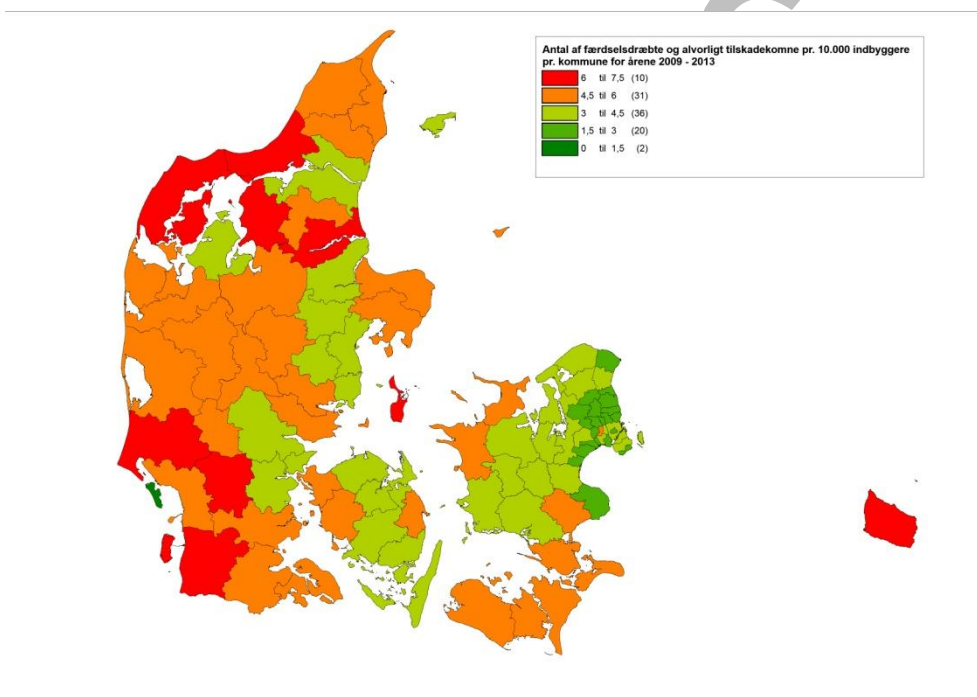
Når det gælder færdselssikkerhed i Danmark fortsætter de positive tendenser fra tidligere år: Der er en betydelig nedgang i antallet af personskadeuheld, selvom danskerne har fået mange flere biler, jf. Figur 1. I Danmark er færdselssikkerheden god i forhold til de fleste andre lande i verden, og Danmark ligger i top 5 i internationale opgørelser over færdselssikkerheden⁴.



Figur 1: Antal personskadeuheld og antal biler i Danmark 1950-2014.

Hvor kommer folk til skade i trafikken?

I Danmark sker de fleste dødsuheld i trafikken på veje i landzone: 75 % af de 182 trafikanter, der blev dræbt i trafikken i 2014, blev dræbt på veje i landzone. I 2013 var samme procentdel 69 %⁵. Denne forskel skyldes især, at gennemsnitshastigheden er høj på landevejene⁶. Der sker derfor flere uheld på landevej, og når uheldene sker, har de alvorligere konsekvenser. Til gengæld er trængslen større i byerne, så her sker der flere, mindre alvorlige uheld. Kommunerne i Nord-, Syd- og Vestdanmark plus Lolland-Falster har det højeste antal dræbte og alvorligt tilskadede trafikanter pr. indbygger (Figur 2).



Figur 2: Antal dræbte og alvorligt tilskadede pr. 10.000 indbyggere. Kilde: Vejman.dk.

Trafikanttyper

Knallert

Lille knallert (knallert 30) er transportmidlet med den klart højeste risiko pr. kørt km: En fører af lille knallert har ca. 140 gange højere risiko for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade pr. kørt km. end føreren af en personbil⁷. En stor del af uheldene på lille knallert skyldes for høj hastighed i kombination med spirituskørsel.

Fodgængere og cyklister

For bløde trafikanter har der ikke været samme positive udvikling de senere år, som der har været for de øvrige trafikanter. Hvor det totale antal dræbte og tilska-

dekomne i trafikken er faldet 48 % siden 2005, er antallet af dræbte og tilskadekomne fodgængere og cyklister i samme periode kun faldet med hhv. 31 % og 39 %⁸.

Cyklisters risiko for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade pr. kørt kilometer er cirka ti gange højere end personbilsføreres, og fodgængeres risiko er endnu højere⁹. Det skyldes især, at de bløde trafikanter er ubeskyttede i trafikken, men formentlig også til en vis grad deres adfærd. Når det gælder el-cykler, tyder det på, at der er en øget risiko forbundet med kørsel; salget i Danmark af el-cykler udgør ca. 4 % af samtlige solgte cykler¹⁰. Antallet af dræbte cyklister på el-cykel udgør imidlertid 7,8 % af samtlige dræbte cyklister.

030616

02.2 Trusler og sårbarheder

I dette afsnit ser vi på, hvad der driver udviklingen på området for færdselssikkerhed for at kunne afgøre, hvor politiet skal sætte ind med de politifaglige indsatser.

Køretøjernes tekniske tilstand og sikkerhedsudstyr

Tungvognenes tekniske tilstand har betydning for færdselssikkerheden. Politiet kontrollerer tungvognenes hastighedsbegrænsere, og ud over hastigheden er det særligt køretøjernes bremse- og undvigeegenskaber, der har betydning¹¹.

For personbiler er der ikke dokumenteret en entydig effekt af bilernes vedligeholdelsesmæssige standard¹². Derimod har mængden af passivt og aktivt sikkerhedsudstyr i biler en væsentlig betydning for antal uheld og skadesgraden i uheld. Passivt sikkerhedsudstyr forhindrer ikke uheld i at ske, men reducerer skadesgraden, når uheldet er ude, mens aktivt sikkerhedsudstyr reducerer sandsynligheden for uheld. Nyere studier¹³ dokumenterer betydelige sikkerhedseffekter af hhv. passivt og aktivt sikkerhedsudstyr. Mere sikkerhedsudstyr i bilparken vil naturligt betyde både færre og mindre alvorlige uheld.

Tilstedeværelsen af passivt og aktivt sikkerhedsudstyr i biler er imidlertid en funktion af markedskræfterne og af politiske beslutninger (afgiftsfritagelse for visse typer af sikkerhedsudstyr). Det er dermed uden for politiets virkefelt.

Anvendelse af sikkerhedssele

En bilfører, der bruger sikkerhedssele, nedsætter sin risiko for at blive dræbt med 40-50 % og for at komme til skade med 20-30 %. Selen er dermed det mest enkle, effektive og billigste sikkerhedsudstyr, som findes i biler¹⁴.

Selebruget i Danmark har været støt stigende gennem de sidste mange år¹⁵. De sidste år er selebruget dog stagneret omkring 94 % for førere af personbil. For andre trafikanter (passagerer, førere af varebiler) er selebruget lavere, men stigende. Trods den generelt positive udvikling er selebruget i Danmark stadig lavere end i flere af de lande, som vi normalt sammenligner os med, såsom Tyskland, Sverige og Holland¹⁶. Det er politiets vurdering, at de trafikanter, der stadig ikke bruger sele, udgør en restgruppe, der er svær at nå ved selvs betydelige operative indsatser.

Uopmærksom kørsel

At færdes i trafikken kræver koncentration og opmærksomhed. Alt, hvad der modvirker koncentration og opmærksomhed, vil øge risikoen for uheld. I bund og grund drejer det sig om at have en tilstrækkelig mental kapacitet til rådighed til at træffe rigtige beslutninger i trafikken på de rigtige tidspunkter og med tilstrækkelig margin, for at undgå at uheld sker.

Færdselssikkerhedseksperter vurderer, at uopmærksomhed er årsag til et stort antal trafikuheld. Et nyt europæisk studie anslår, at uopmærksomhed er medvirkende faktor i 10-30 % af uheldene¹⁷. Til sammenligning anslår færdselssikkerhedseksperter, at alkohol er skyld i 25 % af alle trafikuheld. Det vurderes også¹⁸, at risikoen for distraktions/uopmærksomhedsrelaterede uheld er stigende.

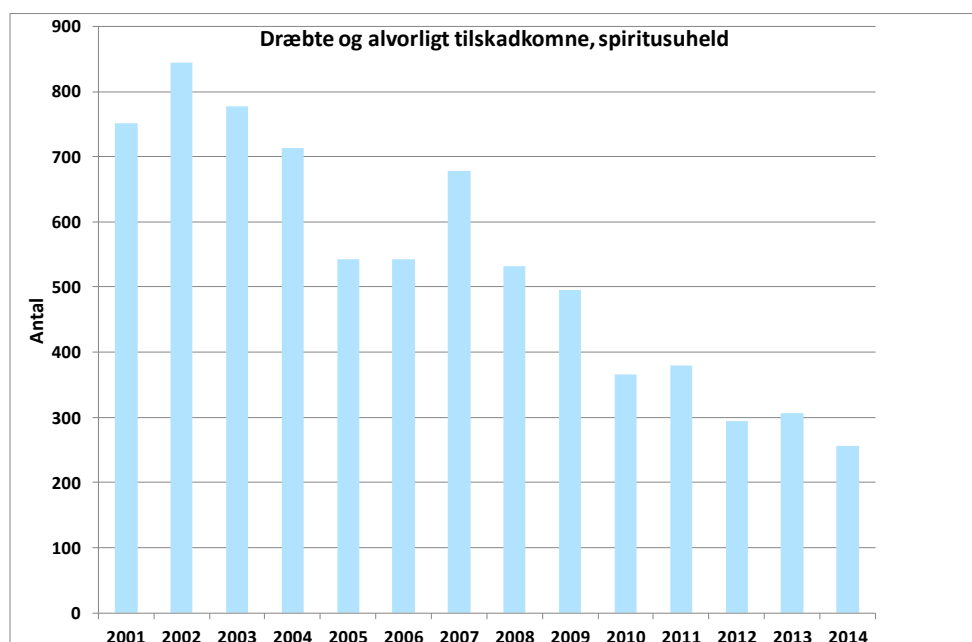
Uopmærksomhed kan skyldes flere ting: Træthed, sygdom, distraktion uden for køretøjet (fx reklamer) og distraktion inden for køretøjet (fx brug af mobiltelefon og gps).

Det anslås som nævnt, at uopmærksomhed er medvirkende faktor i 10-30 % af uheldene, men der er ikke viden om præcis hvor mange færdselsuheld, der skyldes uopmærksomhed, eller hvilken form for uopmærksomhed der i givet fald er tale om. Uopmærksomhed efterlader ingen spor i et uheld; ingen kan efter uheldet se, om føreren var i gang med at skifte kanal på radioen eller se på gps'en, op til at uheldet skete. På samme måde kan det være vanskeligt med sikkerhed at etablere en årsagssammenhæng mellem træthed/sygdom og uhelds opståen. Uopmærksomhed, træthed og sygdom indgår ikke i politiets rutinemæssige uheldsindberetninger, og derfor kan disse faktorer ikke spores i uheldsstatistikken. Ligeledes har politiet få gerningskoder til rådighed til at dække uopmærksomhed; dette afspejler til dels det vanskelige i håndhævelsen af disse forseelser. Den operative strategi rummer indsatser til at forbedre disse forhold.

Uopmærksomhed ved tungvognskørsel er et særligt problem, da konsekvenserne heraf kan være meget store – fx hvis en lastvognschauffør overser en kø af biler på motorvejen.

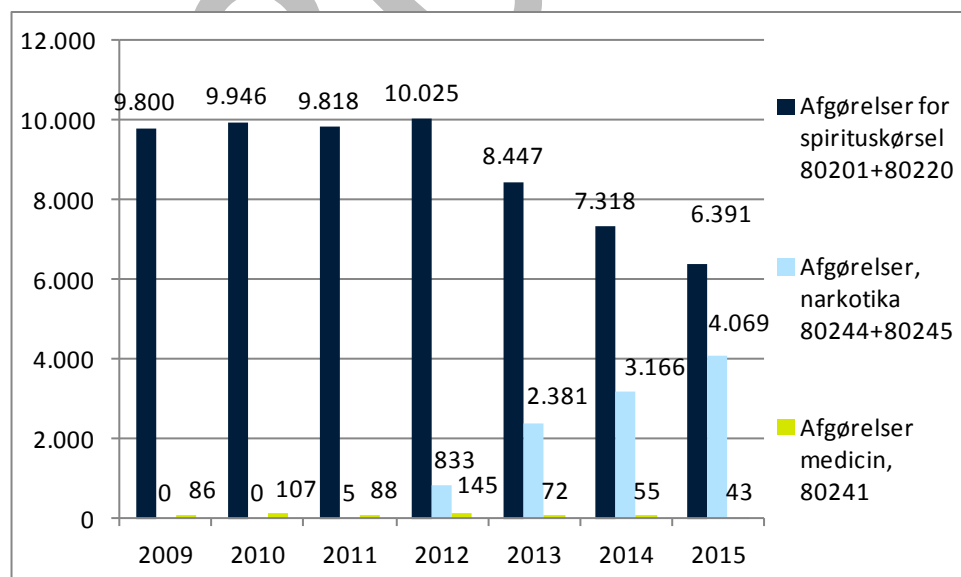
Spiritus- og narkokørsel

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikuheld, hvor spiritus har været involveret, er faldet betydeligt gennem årene, jf. Figur 4.



Figur 4: Antal dræbte og alvorligt tilskadkomne med spiritus involveret. Kilde: Statistikbanken (2015).

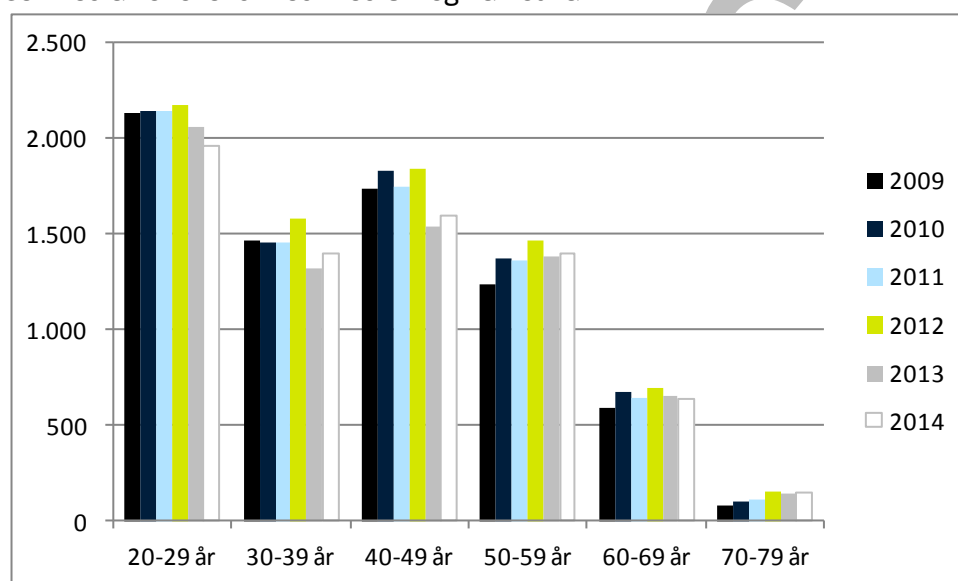
Forekomsten af spirituspåvirkede bilførere er også faldet: Midt i 1980'erne kørte 1,14 % af bilisterne med en alkoholkoncentration i blodet på mere end 0,5 ‰, men i en tilsvarende nyere undersøgelse var andelen af bilister med ulovlig spirituspromille faldet til 0,48 %¹⁹.



Figur 5: Antal fældende afgørelser for spiritus-, narko- og medicinkørsel i årene 2009-2015. Kilde: POLSAS (2016).

Antallet af fældende afgørelser for kørsel med narko steg betydeligt frem mod 2015, jf. Figur 5. I 2007 blev loven om nultolerance ved kørsel med euforiserende stoffer vedtaget, og i 2011 kom narkometret på prøve i politiet og er siden blevet udbredt til alle politikredse. Det øgede antal sigtelser afspejler til en vis grad denne øgede adgang til bedre redskaber og dermed en mere effektiv kontrolindsats.

Forskningen i risiko ved kørsel med medicin og narkotika er ikke entydig, men et nyere stort europæisk forskningsprojekt dokumenterer en højere risiko ved kørsel med alkohol end med medicin og narkotika²⁰.



Figur 6. Antal strafferetlige afgørelser for mænd for spirituskørsel 2009-2014 fordelt på aldersgrupper. Kilde: Statistikbanken (2015).

Det er i overvejende grad de unge trafikanter, der tegner sig for spirituskørslen (Figur 6), mens ældre mænd får langt færre strafferetlige afgørelser. Antallet af strafferetlige afgørelser for spirituskørsel for kvinder er cirka en tiendedel af antallet for mænd.

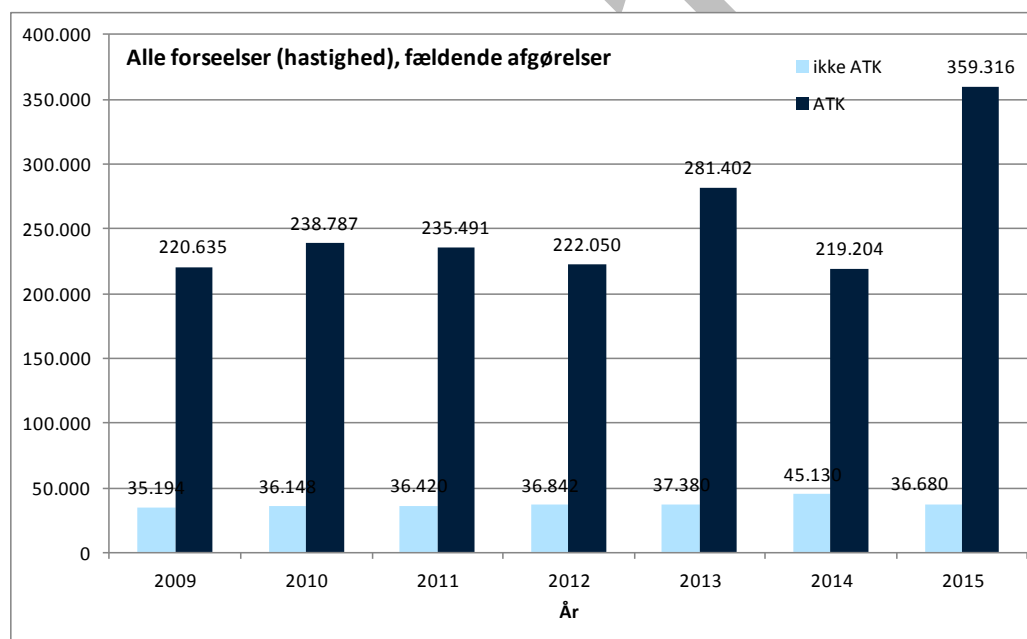
Antallet af strafferetlige afgørelser for spirituskørsel er et resultat af politiets operative kontroller, og derfor afspejler tallene til en vis grad politiets kontrolpraksis. Netop af den grund er det vigtigt at foretage specialdesignede undersøgelser af forekomsten af spirituskørsel, så denne kan fastlægges præcist.

For høj hastighed

Køretøjers hastighed har stor indflydelse på både sandsynligheden for uheld og uheldets alvor. Sammenhængen er veldokumenteret internationalt som beskrevet i

vet i Strategisk Analyse 2015. En analyse af 291 tidligere dybdeanalyserede alvorlige trafikulykker viser, at hastighed sammen med mangelfuld orientering er de hyppigste årsager til ulykker og i dødsulykkesstatistikken fra 2014 var høj hastighed den hyppigst forekommende ulykkesfaktor²¹. Vejdirektoratet vurderer således, at for høj hastighed er medvirkende ulykkesfaktor i halvdelen af dødsulykkerne på de danske veje²². Hastighed som ulykkesfaktor fremhæves også i rapporten 'Trafikulykker om natten'²³.

1. februar 2015 iværksatte politiet en øget indsats mod hastighedsoverskridelser ved at øge antallet af fotovogne fra 25 til 100. Samtidig blev der indført objektivi ejersansvar ved hastighedsovertrædelser op til klipgrænsen (30 % overskridelse af gældende hastighedsgrænse). Effekten af disse initiativer er vanskelig at dokumentere, da effekten af de ekstra fotovogne ikke med sikkerhed kan isoleres fra andre forhold. Det ser dog ud til, at den faldende tendens i gennemsnitshastigheden, som er beskrevet i Strategisk Analyse 2015 (s. 115), er fortsat i 2015 og 2016, jf. Figur 8.

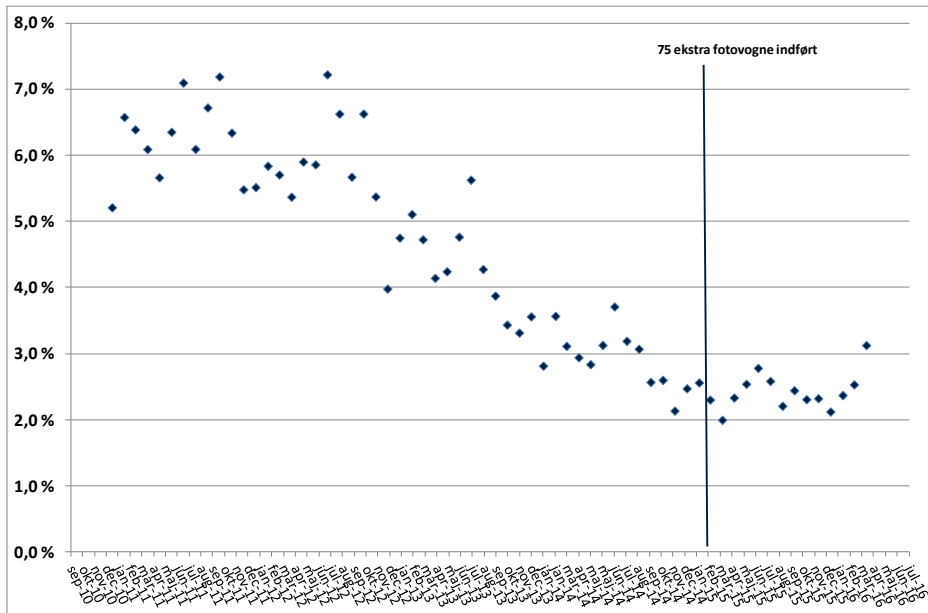


Figur 7. Antal fældende afgørelser for overtrædelse af gældende hastighedsgrænse 2009-2015. Kilde: POLSAS (2016).

Antallet af fældende afgørelser på hastighedsområdet har været nogenlunde konstant i perioden indtil 2015, hvor tallet for de ATK-registrerede forseelser steg betydeligt (Figur 7) som følge af det øgede antal fotovogne.

Desuden viser politiets data, at procentdelen af trafikanter, der har overtrådt hastighedsgrænsen pr. ATK-måletime, falder støt hen over årene (Figur 8) indtil

et lavpunkt omkring det tidspunkt, hvor de ekstra fotovogne blev sat i drift. Herfra er tallet nogenlunde konstant. Den faldende tendens i gennemsnitshastigheden og faldet i procentdelen af overtrædelser pr. ATK-måletime peger i retning af, at indsættelsen af de ekstra fotovogne har sat hastigheden ned. Det er sandsynligt, at dette vil afspejle sig i færre trafikuheld og tilskadekomster.

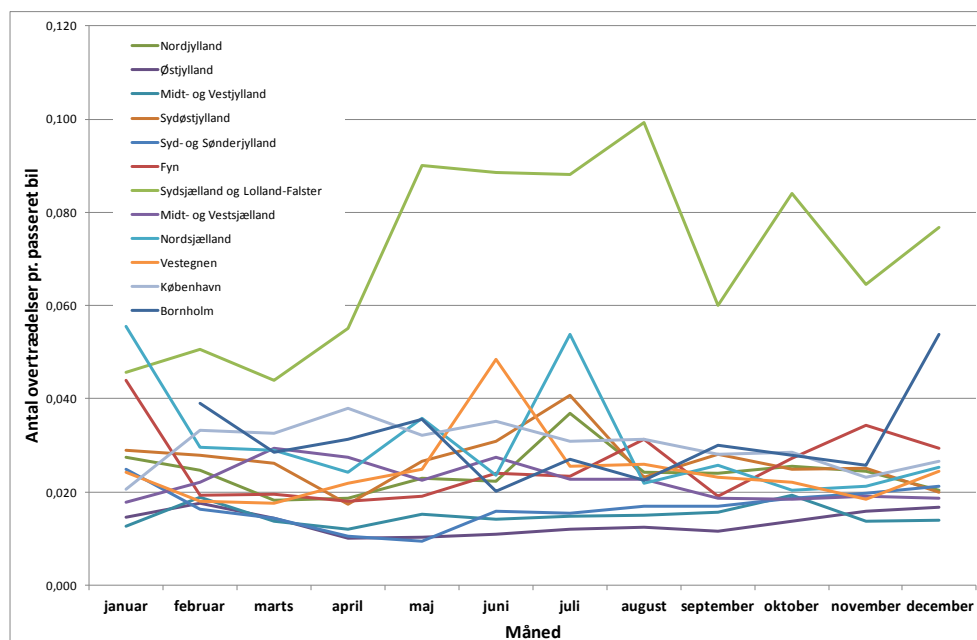


Figur 8. Procentdel køretøjer der har kørt for stærkt. Aggregerede ATK-data fra hele landet i perioden januar 2011 til april 2016. Data fra politiets automatisk trafikkontrollsystem (ATKS).

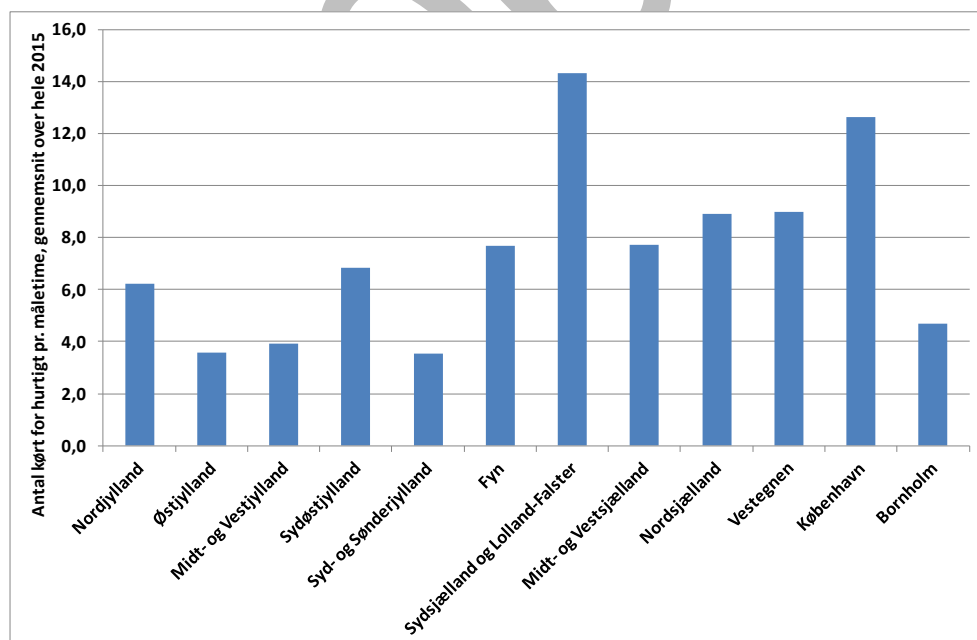
Geografiske forskelle

Vejdirektoratets hastighedsbarometer viser, at det især er på landevejene, der køres for stærkt. Den gennemsnitlige hastighed på landevejene i Jylland er således cirka 84 km/t, og cirka 60 % af bilerne kører over den tilladte hastighed på 80 km/t. Den gennemsnitlige hastighed på øerne er cirka 80 km/t., og cirka halvdelen af bilerne kører over den tilladte hastighed på 80 km/t.

En anden indikator på problemets geografiske fordeling er, at antallet af hastighedsovertrædelser pr. passeret bil i ATK-måletiden er betydeligt højere i Sydsjællands og Lolland-Falsters politikreds end i resten af landet (Figur 9 og Figur 10). Dette antyder, at der bliver kørt med ganske høje hastigheder på målestederne. Det kan skyldes, at man har taget udgangspunkt i en lokal hastighedsanalyse og måske har været særligt god til at placere fotovognene de steder, hvor der bliver kørt meget stærkt, men det kan også skyldes, at der køres meget stærkt i området generelt.



Figur 9. Antal hastighedsovertrædelser pr. passeret bil i måletiden fordelt over de 12 politikredse og månederne januar til december 2015. Kilde: Politiets ATK-statistik, ATKS.



Figur 10. Antal biler, der har kørt for hurtigt pr. ATK-måletime, gennemsnit for 2015. Resultaterne er opdelt pr. kreds. Kilde: Politiets ATK-statistik, ATKS.

02.3 Fremtidig udvikling

Selvkørende biler

Den teknologiske udvikling vil i fremtiden byde på selvkørende biler. I dag findes der allerede førerstøttesystemer, for eksempel biler der parkerer selv, og biler der stopper af sig selv ved forhindringer. Det ses fx i bilmærker som Volvo, Honda og Mercedes-Benz.

Man²⁴ inddeler de selvkørende biler i tre kategorier:

1. *Delvist selvkørende*: Bilen klarer begrænsede opgaver, føreren skal overvåge. Er allerede til stede i mærker som Volvo, Honda og Mercedes-Benz.
2. *Selvkørende i høj grad*: Bilen kan køre helt selv i veldefinerede trafikmiljøer, fx motorvej, føreren behøver ikke overvåge, men skal kunne overtage med kort varsel (beg. af 2020'erne)
3. *Fuldautomatisk bil*: Bilen kan køre hvor som helst helt selv, føreren kan sidde på bagsædet (om ti til tyve år).

Sandsynligvis vil den udvikling, som allerede er igangsat med førerstøttesystemer, fortsætte, så bilerne i højere og højere grad bliver selvkørende. Det anses dog for urealistisk, at bilerne bliver mere end delvist selvkørende i perioden 2015-2020. Når bilerne bliver (delvist) selvkørende, vil det have betydning for politiets færdselsarbejde, men betydningen forventes ikke at blive særlig stor i den periode, som den operative strategi dækker (2016-2020). Til gengæld vil det blive nødvendigt at afklare juridiske problemstillinger som fx placering af ansvaret, hvis bilen kører galt.

Urbanisering og demografiske forandringer

Danmark vil, ligesom store dele af den øvrige verden, opleve øget urbanisering i de kommende år²⁵. Det vil formentlig i perioden 2016-2020 medføre et øget antal fodgængere og cyklister i byen. Derfor bør sikkerheden for bløde trafikanter fortsat være i politiets fokus. Der kan være tale om kontrolindsatser over for især cyklister, men også holdningsbearbejdende indsatser både over for de bløde trafikanter og andre trafikanter, der skal levne plads til de bløde trafikanter. Området er ikke nævnt som et særligt indsatsområde, men det vil være oplagt for de politikredse, der rummer de store byer (Nordjylland, Østjylland, Fyn, København, Københavns Vestegn), at lægge vægt på kontrol af bløde trafikanter.

Demografiske fremskrivninger viser, at der bliver flere og flere ældre i befolkningen. Til gengæld tyder alt på, at de ældre vil være fysisk velfungerende længere end tidligere, og at en del af de ældre vil være ganske velhavende. Der er ikke entydig dokumentation for, at ældre trafikanter har en højere grad af uheldsinvolvement på grund af deres alder. At ældes er i høj grad en individuel proces, og det vil være uhyre vanskeligt for politiet at håndhæve funktionsnedsættelser hos ældre (eller andre trafikanter for den sags skyld). Man kan forestille sig, at de økonomisk stærke ældre vil køre i bedre biler, således at resultatet bliver en mere sikker kørsel.

Uopmærksomhed under kørsel

Det forventes²⁶, at uopmærksomhed bliver et større problem i perioden 2015-2020, end det har været hidtil. På uopmærksomhedsområdet lægger strategien op til en afklaring af, hvor hyppige forskellige former for uopmærksomhed i trafikken er, og kontrollen vil derefter blive tilrettelagt i overensstemmelse med resultaterne fra dette.

Samlet set er det på denne baggrund Rigspolitiets vurdering, at de områder, hvor politiets operative indsats må forventes at kunne have den største effekt på færdelssikkerheden i perioden 2016-2020, fortsat er de tre tidligere nævnte prioriteringer: kørsel med for høj hastighed, kørsel med spiritus og narkotika i blodet og uopmærksom kørsel.

03 Nationale mål

03.1 Nationale mål

De strategiske formål er at øge færdselssikkerheden i Danmark, at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling i samfundet og at øge borgernes tryghed. Formålene operationaliseres i en række nationale mål, fokusområder og delmål, som præsenteres her.

De nationale mål for politiets indsatser²⁷

1. At nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Målsætningen følger Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplans mål frem mod 2020, og ambitionsniveauet er, at der i 2020 højst er 120 dræbte, 1.000 alvorligt tilskadekomne og 1.000 let tilskadekomne i trafikken om året.

2. At øge trygheden blandt trafikanterne.

Målsætningen er at øge trygheden hos borgerne i forbindelse med færdsel. Ved at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne skal borgernes tryghed, når de færdes på gade og vej øges, og den øgede tryghed skal kunne aflæses i politiets tryghedsmålinger.

3. At understøtte en hensigtsmæssig trafikafvikling.

Gennem koncepter og vejledninger er målet at sikre en fortsat hensigtsmæssig trafikafvikling. Den bedste trafikafvikling sker generelt, når borgerne overholder love og regler på området.

Fokusområder

For at nå de tre strategiske mål har Rigspolitiet med baggrund i politiets nationale strategiske analyse 2015 og 2016 og Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan udvalgt følgende fokusområder:

a) For høj hastighed

Der køres for hurtigt på de danske landeveje, og den høje hastighed er årsag til mange uheld med alvorlige tilskadekomster og dødsfald i trafikken. Der vil derfor

fortsat være fokus på hastighed på de danske veje, og der sættes særligt ind i de jyske politikredse samt i Sydsjællands og Lolland-Falsters politikreds.

- Målet er, at gennemsnitshastigheden på landeveje i Jylland og Sydsjælland og Lolland-Falsters politikreds nedbringes med 1 km/t. i hvert af årene 2017, 2018 og 2019, og at andelen af biler, der overskrider hastighedsgrænsen på disse veje, nedbringes med 2,5 procentpoint i hvert af de samme tre år. Som supplement hertil formuleres der lokale mål for hastighedsindsatsen i alle politikredse.

b) Spiritus- og narkokørsel

Andelen af spirituspåvirkede førere er for høj. Risikoen ved spirituskørsel er veldokumenteret, og den stiger eksponentielt med stigende promille. Derfor prioriteres en særlig målrettet indsats på spirituskørsel i strategiperioden.

- Målet er på landsplan at nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne trafikanter i uheld med spiritus involveret til 200 i løbet af årene 2016-2019. Yderligere skal der gennemføres en analyse af forekomst af narkokørsel i 2019 for at holde øje med dette område og eventuelt opstille mål herfor.

c) Uopmærksomhed

For mange trafikanter er uopmærksomme, fx som følge af brug af mobiltelefon. Det er vanskeligt præcist at opgøre problemets omfang, da uopmærksomhed ikke efterlader sig spor på samme måde som høj hastighed eller spiritus, men som nævnt anslås uopmærksomhed at være en medvirkende faktor til uheld på de europæiske veje i 10-30 % af tilfældene, og uopmærksomhed har med stor sandsynlighed haft betydning for, at 35 % af dødsulykkerne i Danmark i 2014 er sket.

- Målet er for det første i 2016 at klarlægge udbredelsen af uopmærksomhedsskabende aktiviteter i alle politikredse og derefter at designe og iværksætte en fokuseret indsats for at nedbringe udbredelsen af de uopmærksomhedsskabende aktiviteter. I 2019 gentages undersøgelsen af forekomsten for at klarlægge status på området og indsatsens effekt.

04

Indsatser - politifaglig operationa- lisering

04.1 Politifaglig operationalisering

For at nå de nationale mål iværksætter politiet en række politifaglige indsatser på områderne for høj hastighed, spiritus og uopmærksomhed. Disse er nærmere beskrevet i bilag 1, som rummer en fuldstændig oversigt over de nationale operative indsatser.

05 Opfølgning og læring

05.1 Opfølgning og læring

For at vurdere om de valgte indsatser virker, og vi når de mål, der er sat i strategien, følger vi op i løbet af strategiperioden. For indsatserne er valgt nogle indikatorer, som vi vil bruge til at afgøre, om de indsatser og mål, der er opstillet, er blevet opfyldt.

For hver indikator er det beskrevet, hvordan der følges op på den, og hvem der er ansvarlig.

For høj hastighed	Indikatorer	Opfølgningsaktivitet	Ansvarlig for opfølgning	Auditering og tilsynsforpligtelser samt ansvarlig
2016a. Hver politikreds udarbejder en lokal hastighedsanalyse.	12 kredsanalyser er udarbejdet med konkrete, lokale mål for 2017.	12 kredsanalyser modtaget i Rigspolitiet senest 1. november 2016.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2016c. Rigspolitiet udarbejder en metode til opfølgning på hastighedsindsatsen i 2016a. Rigspolitiet tager initiativ til udgangspunktsmåling af hastighed.	Metode til at dokumentere hastighedsindsatsen i hver politikreds er udarbejdet. Udgangspunktsmåling er foretaget af hver politikreds. Hver kreds har foretaget hastighedsmålinger som udgangspunkt.	Dokumentationsmetode foreligger i notatform senest 1. oktober 2016. Udgangspunktsmålinger foreligger i skabelonform udarbejdet af Rigspolitiet for 12 politikredse 1. december 2016.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2017a. Hver politikreds nedbringer	Hastigheden er nedbragt i 12	Dokumentation foreligger senest	Rigspolitiet	Rigspolitiet

ger hastigheden i overensstemmelse med målene fra lokale analyser i 2016.	politikredse i overensstemmelse med målene fra lokale analyser for 2017.	december 2017 fra hver kreds med metode og design udviklet af Rigspolitiet, at hastigheden er nedsat som beskrevet i lokale analyser.		
2017b, 2018b, 2019b. Kredsene 1-5+7 nedbringer gennemsnitshastigheden på udvalgte landeveje med 1 km/t. hvert af de angivne år. Andel biler, der overskrider hastighedsgrænsen, bringes 2½ procentpoints ned hvert af de angivne år.	Hastigheden er nedbragt i 6 politikredse som foreskrevet. Evalueres efter metode udviklet af Rigspolitiet under 2016c.	Dokumentation for nedbringelse af hastighed og overskridelser af hastighedsgrænsen foreligger i et af Rigspolitiet nærmere angivet format senest hhv. december 2017, 2018 og 2019 fra de 6 kredse.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2016d, 2017d, 2018d, 2019d Hver kreds deltager i målrettede landsdækkende kontroller vedr. hastighed.	Resultater af kontroller er indrapporteret og følger det nationale koncept (pt. færdselsdatabasen) som foreskrevet senest 2 dage efter kontrollens afslutning.	Tjek af færdselsdatabasen for indtastninger.	Rigspolitiet	Rigspolitiet

Spiritus	Indikatorer	Opfølgnings-aktivitet	Ansvarlig for opfølgning	Auditering og tilsynsforpligtelser samt ansvarlig
2016a, 2017a, 2018a, 2019a. Hver politikreds deltager i målrettede landsdækkende kontroller vedr. spirituskørsel.	Resultater af kontroller er indrapporteret og følger det nationale koncept (pt. færdselsdatabasen) som foreskrevet senest 2 dage efter kontrollens afslutning.	Tjek af færdselsdatabasen for indtastninger.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2017b. Alle politikredse afholder kontroller på systematisk vis for at afdække forekomst af spirituskørsel efter foruddefineret design.	Kontroller er afholdt i 12 politikredse senest 1. juni 2017.	12 rapporter med resultater efter nærmere anvisning fra Rigspolitiet foreligger senest 1. september 2017.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2018b, 2019b. Yderligere fokuseret indsats efter resultat af undersøgelse af forekomst af spirituskørsel (2017b)	Fokuseret indsats er afholdt af alle 12 politikredse senest hhv. oktober 2018 og oktober 2019.	12 rapporter med resultater efter nærmere anvisning fra Rigspolitiet foreligger senest hhv. december 2018 og december 2019.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2019c. Alle kredse afholder kontroller på systematisk vis for at afdække forekomst af alkohol, medicin og narkotika efter foruddefineret design af Rigspolitiet.	Kontroller er afholdt i 12 politikredse senest 1. august 2017.	12 rapporter med resultater efter nærmere anvisning fra Rigspolitiet foreligger senest 1. november 2020.	Rigspolitiet	Rigspolitiet

Uopmærksomhed	Indikatorer	Opfølgnings-aktivitet	Ansvarlig for opfølgning	Auditering og tilsynsforpligtelser samt ansvarlig
2016a. Hver kreds gennemfører uopmærksomhedsforsøg som beskrevet under vidensspor 2016f.	Forsøget er af-rapporteret i kort skabelonform til Rigspolitiet af samtlige kredse.	12 rapporter foreligger med udgangen af 2016.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2017a, 2018a, 2019a. Yderligere fokuseret indsats efter resultat af forekomstundersøgelse.	Indsatsen er af-rapporteret af samtlige kredse efter nærmere anvisning af Rigspolitiet.	12 rapporter foreligger med udgangen af hhv. 2017, 2018 og 2019.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2016b, 2017b, 2018b, 2019c. Hver politikreds deltager i målrettede landsdækkende kontroller vedr. uopmærksomhed.	Resultater af kontroller er indrapporteret og følger det nationale koncept (pt. færdselsdatabasen) som foreskrevet senest 2 dage efter kontrollens afslutning.	Tjek af færdselsdatabasen for indtastninger.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2017c. Rigspolitiet tager initiativ til udvidelse af gerningskoder til at dække uopmærksomhedsområdet.	Udkast til nye gerningskoder foreligger.	Nye gerningskoder foreligger 1. maj 2017.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2019b. Hver politikreds gentager uopmærksomhedsforsøg efter samme koncept som i 2016a.	Forsøget er af-rapporteret i kort skabelonform til Rigspolitiet af samtlige kredse.	12 rapporter foreligger hos Rigspolitiet senest 1. august 2019.	Rigspolitiet	Rigspolitiet

Indsatser i øvrigt på alle områder	Indikatorer	Opfølgningsaktivitet	Ansvarlig for opfølgning	Auditering og tilsynsforpligtelser samt ansvarlig
2016a, 2017a, 2018a, 2019a. Hver politikreds udfører relevante kontroller lokalt på et analysebaseret grundlag.	Kontrollerne er beskrevet i kredsens operative strategier.	Kredsene indrapporterer resultater i kort form til Rigspolitiet.	Rigspolitiet	Rigspolitiet

Kvalificerende vidensspor	Indikatorer	Opfølgningsaktivitet	Ansvarlig for opfølgning	Auditering og tilsynsforpligtelser samt ansvarlig
2016a. Konsulentfirmaet + Rigspolitiet udarbejder sammenhæng mellem ATK-indsats og effekt på forskellig geografi og vejtyper.	Rapport med resultater er modtaget fra konsulentfirmaet senest december 2016.	Registrering af modtagelse af rapport.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2017a. Konsulentfirmaet + Rigspolitiet udarbejder en undersøgelse af sammenhæng mellem spirituskørselsindsats og effekt.	Rapport med resultater er modtaget fra konsulentfirmaet senest december 2017.	Registrering af modtagelse af rapport.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2018a. Konsulentfirmaet + Rigspolitiet udarbejder en undersøgelse af sam-	Rapport med resultater er modtaget fra konsulentfirmaet	Registrering af modtagelse af rapport.	Rigspolitiet	Rigspolitiet

menhæng mellem uopmærksomhedsindsats og effekt.	senest december 2018.			
2016b. Rigspolitiet afdækker behovet for nationale møde- og samarbejdsfora.	Resultatet er beskrevet i notatform.	Notat foreligger.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2016c. Rigspolitiet udarbejder koncept for ATK-kontrol	Resultatet er afleveret i let tilgængelig action card med bagvedliggende dokumentation i notatform.	Action card og notat foreligger og er sendt til alle kredse senest december 2016.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2016d. Rigspolitiet udarbejder profil af den typiske recidivist.	Arbejdet er afleveret i kort rapportform.	Rapport foreligger senest 1. oktober 2016.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2016e. Rigspolitiet udarbejder analysedesign til kredsene til afdækning af spiritusforekomst.	Analysedesign er udarbejdet i handlingsorienteret notatform med bagvedliggende dokumentation.	Notat og dokumentation foreligger senest december 2016.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2016f. Rigspolitiet udarbejder analysedesign til afdækning af forekomst af uopmærksomhed i kredsene.	Analysedesign er udarbejdet i handlingsorienteret notatform med bagvedliggende dokumentation.	Notat og dokumentation foreligger senest december 2016.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2016g. Rigspolitiet undersøger relevansen af at koble Danmark på VaDIS-systemet.	Resultat er afleveret i kort, handlingsorienteret notat.	Notat foreligger senest november 2016.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2017b. Rigspolitiet evaluerer forekomst af spirituskørsel ud fra gennemførte kontroller. Rigspolitiet beskriver yderlige-	Resultat er afleveret i rapportform.	Rapport foreligger senest 31. december 2017.	Rigspolitiet	Rigspolitiet

re indsatser i 2018 og 2019 på spirituskørselsområdet efter resultatet.				
2017c. Rigspolitiet+samarbejdsforum afdækker begrebet road policing operativt og videnskabeligt – praksis og effekt.	Resultatet er afrapporteret i rapportform.	Rapport foreligger ved udgangen af 2017.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2017d. Rigspolitiet evaluerer forekomst af uopmærksomhedsskabende aktiviteter og fastsætter yderligere fokuserede indsatser på uopmærksomhedsområdet i 2017, 2018 og 2019.	Resultatet er afrapporteret i rapportform.	Rapport foreligger senest 1. juni 2017.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2017e. Rigspolitiet inkluderer spørgsmål om tryghed i trafikken i politiets tryghedsindex.	Spørgsmålet er indarbejdet i i tryghedsindexets sædvanlige praksis og afrapporteringskanaler.	Afreportering af tryghedsindexet foreligger som normalt.	Rigspolitiet	Rigspolitiet
2019a. Rigspolitiet evaluerer forekomst af uopmærksomhedsskabende aktiviteter i trafikken.	Arbejdet er afreporteret samlet i rapportform.	Samlet rapport foreligger med udgangen af 2019.	Rigspolitiet	Rigspolitiet

06 Økonomi- ske konse- kvenser

06.1

06.2

06.1 Økonomiske konsekvenser af færdselssikkerhedsstrategien

Her redegør vi for omkostningerne forbundet med indsatserne og muligheden for kosteffektivitet og marginaludbytte.

I strategiens kvalificerende vidensspor er der beskrevet en indsats for at etablere en sammenhæng mellem forskellige af politiets operative indsatser og deres effekt. Det drejer sig om ATK-indsats (planlagt til 2016), indsats mod spirituskørsel (planlagt til 2017) og indsats mod uopmærksomhed i trafikken (planlagt til 2018). Disse forhold er nødvendige at kvantificere for at kunne planlægge den operative indsats, der skal til for at nå et givet effektmål. Etableringen af denne sammenhæng kræver både en stor færdselsfaglig indsigt og et vist analytisk niveau. Nationalt færdselscenter lægger op til, at udarbejdelsen af disse forhold bliver foretaget af et eksternt konsulentfirma, fordi NFÆ ikke har den fornødne analysekraft.

For at vi kan sikre os, at ATK-vognene er placeret i de rigtige antal i de forskellige politikredse, vil fordelingen blive gennemgået en gang om året, og på denne baggrund vil der eventuelt blive foretaget omplacering. Den nuværende placering er foretaget med vægtning på uheldsomkostninger de seneste tre år i politikredsen (50 %), antal kørte kilometer i politikredsen (25 %) og antal indbyggere (25 %).

Politikredsene skal fastlægge det samlede budget for ressourceforbruget på færdselsområdet med udgangspunkt i færdselsstrategien, kredsens andre færdselsaktiviteter og de øvrige opgaver, ligesom gennemførelsen af færdselssikkerhedsstrategien skal ske inden for politikredsens nuværende ressourcemæssige rammer.

Som led i udarbejdelsen af færdselssikkerhedsstrategien har Rigspolitiet i samarbejde med to politikredse foretaget en umiddelbar vurdering af de økonomiske konsekvenser ved gennemførelsen af strategien. Denne vurdering viser, at strategiens ambitionsniveau er passende og kan gennemføres inden for disse kredsens ressourcemæssige rammer.

Herudover kan det på baggrund af tidsregistreringen i POLPAI konstateres, at der i 2015 samlet blev anvendt 1.195.872 timer på løsningen af opgaver inden for færdselsområdet i politikredsene. Dette samlede ressourceforbrug dækker over,

at der blev brugt 505.452 timer på målrettede og forebyggende indsatser på færdselsområdet og 690.420 timer på behandlingen af færdselssager.

Som led i opfølgningen på færdselsstrategien vil Rigspolitiet ikke opstille mål for ressourceforbruget på færdselsområdet, men derimod foretage opfølgning på indsatser og mål. I den forbindelse vil den nuværende registreringsramme for tidsregistrering på færdselsområdet ikke blive ændret af Rigspolitiet.

Såfremt politikredsene ønsker at følge særskilt op på eller styre ressourceforbruget på enkelte områder i strategien, kan dette ske ved oprettelse af delaktiviteter eller tværgående indsatser i POLPAI. Rigspolitiet skal i den forbindelse anbefale, at der alene foretages yderligere detaljeret tidsregistrering på færdselsområdet, hvis det er styringsmæssigt relevant. Det indebærer, at der anvendes et væsentligt ressourceforbrug på opgaven, at opgaven indgår i budgetlægningen samt at der styres og følges op på ressourceforbruget på dette detaljeringsniveau.

Udover færdselssikkerhedsstrategien er det fastlagt, at der også skal udarbejdes strategier for:

1. Tryghed
2. Indbrud
3. Økonomisk IT-kriminalitet
4. Kriminalitet begået af omrejsende kriminelle
5. Rocker-bandedkriminalitet
6. Sikkerhed og terror
7. Indsats i grænsenære områder

Med henblik på at sikre at der kan styres og ske opfølgning på ressourceforbruget inden for de områder, der fastlægges operative strategier for, vil den nuværende kontoplan i videst muligt omfang blive justeret. Fastlæggelsen af den fremtidige registreringspraksis vil ske som led i udarbejdelsen af ovennævnte operative strategier.

07 Funktionel- le strategier

07.1 Understøttelse af den operative strategi for færdselssikkerhed

En succesrig gennemførelse af den beskrevne operative strategi forudsætter en række understøttende indsatser. De er beskrevet i dette afsnit.

It og teknologi

It-sporet rummer udvikling af mobile enheder – apps – som effektiviserer dele af det operative politiarbejde, samtidig med at datakvaliteten øges. Effektiviseringen består i, at man kan registrere en sag direkte på anmeldelsesstedet og dermed undgå det dobbeltarbejde, der ligger i at registrere sagen på papir på anmeldelsesstedet og efterfølgende digitalt. Dette giver også et forventet løft i datakvaliteten – både hvad angår fuldstændigheden og korrektheden – fordi registreringen udføres én gang og med det samme.

2016a. *Automatisk nummerpladegenkendelse* (ANPG) er blevet lanceret i foråret 2016. ANPG skal på færdselsområdet bruges til:

- a) at identificere førere, der kører på trods af, at de har fået fradømt førerretten,
- b) at identificere førere, der ikke har forsikringsforhold i orden,
- c) at identificere førere, der har fået gentagne domme for spirituskørsel (jf. vidensspor 2016d).

ANPG vil blive leveret som 48 mobile enheder til kredsene og 24 stationære enheder ved grænserne og ved større indfaldsveje.

Automatisk nummerpladegenkendelse vil kunne lette identifikationen af førere, som er interessante for politiet at få kontakt med af ovennævnte årsager. Brug af ANPG vil være at skyde en genvej i denne proces frem for at skulle identificere de samme førere 'manuelt' i politiets databaser. Dermed vil brugen af ANPG effektivisere politiets arbejde.

2016b: Det er nødvendigt at justere den eksisterende færdselsdatabase, så data fra den – indtil der findes en mere generisk løsning – kan bruges til controlling og til at udarbejde vejledninger til mere målrettede og geografisk differentierede politikontroller. Som den fungerer nu, er fejlprocenten og mørketallet for store til, at databasen er fuldt troværdig og kan bruges som basis for videre foranstaltning.

Med en opdateret færdselsdatabase vil politiet kunne skabe et betydeligt bedre overblik over den tid, der bliver brugt på nationale målrettede indsatser, og det resultat indsatserne skaber i form af antal overtrædelser. Dermed kan der skabes

en systematisk sammenhæng mellem indsats og udbytte, og efterfølgende kan ressourcer allokere mere præcist til de opgaver, der skal løses.

2017a. *Færdselsapp* (straksbødetilkendegivelse). Denne app skal effektivisere arbejdsgangen og øge datakvaliteten, ved at bøder kan tilkendegives direkte på anmeldelsesstedet. På den måde undgår den operative styrke at skulle registrere bødesager to gange: en gang på papir på gerningsstedet og en gang digitalt efterfølgende. Dette vil med stor sandsynlighed frigøre operative ressourcer.

2017b. *Digitale teoriprøver*. Projektet er iværksat af Rigspolitiet med det formål at reducere antallet af prøvesteder og fjerne muligheden for snyd. Dette vil forventeligt øge kvaliteten af prøverne og dermed i sidste ende færdselssikkerheden. Samtidig vil reduktionen af antallet af prøvesteder forventeligt medføre en effektivisering af arbejdet.

2017c: Generisk løsning til controlling etableres, så kredsene kun skal indrapportere resultater elektronisk ét sted. Som det er nu, indrapporterer kredsene resultater af politiarbejdet på færdselsområdet flere forskellige steder afhængigt af arbejdets karakter: færdselsdatabasen (tidsforbrug ved målrettede landsdækkende kontroller plus antal sager i aggregeret form), POLSAS (sager) samt i databaser på specialområder som fx hastighedsområdet (ATKS), dyrevelfærd (dyredatabasen), køre/hviletid (oktet-systemet), cabotagekørsel, miljø (Miljøstyrelsen) og farligt gods. En væsentlig reduktion af indrapporteringsmuligheder vil resultere i øget fuldstændighed af data og en bedre kvalitet af de data, der bliver indberettet. Det vil efterfølgende øge kvaliteten af de beslutninger, som bliver foretaget på et analysebaseret grundlag.

2017d: I forbindelse med udarbejdelsen af de operative strategier skal der udarbejdes forslag til eventuelle justeringer af kontoplanen for tidsregistrering, således at planen i videst muligt omfang sikrer, at der kan følges op på ressourceforbruget på de områder, som strategierne omfatter. Det indebærer, at der skal fastlægges en entydig definition og afgrænsning af de opgaver, som strategierne omfatter. I det omfang, der forekommer overlap mellem flere strategier, eksempelvis rocker- og bander samt indbrud, skal der tages stilling til, hvilken en af strategierne, der skal være styrende for tidsregistreringen.

2018a. *Uhedsapp*. Denne app skal bruges til at registrere forhold omkring færdselsuheld direkte på uhedsstedet. Det vil sikre en større effektivitet i registreringen, fordi forholdene skal registreres en gang i stedet for, som nu, at alle forhold bliver registreret to gange: både på papir på uhedsstedet og derefter digitalt. Desuden vil appen sikre en mere fuldstændig registrering og en højere datakvalitet, fordi registreringerne vil foregå direkte på uhedsstedet og med det samme.

Det vil være hensigtsmæssigt, hvis appen giver mulighed for at registrere, om politiet på uhedsstedet vurderer, at uheldet har haft rod i uopmærksomhed hos føre-

ren. Denne mulighed kan øge vores viden om udbredelsen og risikoen ved uopmærksomhed betydeligt og sikre, at den rigtige mængde ressourcer bliver allokeret til kontrol.

2018b. *TACHOnet* skal skabe mulighed for automatiseret EU-udveksling af data vedrørende fartskriverkort. Dette vil resultere i en højere kvalitet og en mere effektiv sagsbehandling.

2018c. Rigspolitiet og en politikreds tilrettelægger og gennemfører et forsøg med *stræknings-ATK* på en relevant strækning. Strækningskontrol har større effekt end effekten af punktkontrol, men samtidig skal man holde sig for øje, at det ikke er alle strækninger, der egner sig til opsætning af strækningskontrol.

HR

Der er efter drøftelse med Koncern HR ikke umiddelbart identificeret specifikke hr-initiativer i anledning af strategien.

Kommunikation

Der er efter aftale med Kommunikationsenheden udarbejdet en særskilt kommunikationsplan til understøttelse af strategiens eksekvering og forankring. Formålet med kommunikationsplanen er:

- at skabe kendskab til strategien blandt medarbejdere i dansk politi og eksterne samarbejdspartnere,
- at skabe generel forståelse for politiets indsats på færdselsområdet,
- at skabe kendskab til vores videns- og analysebaserede tilgang til færdselsområdet – og generelt,
- at understøtte implementeringen af strategien blandt nøglemedarbejdere og -ledere, herunder skabe motivation og engagement.

08

Bilag

Noter

Litteratur

08.1 **Note- og litteraturliste**

030616

¹ Den løbende nationale styring af disse og andre mere driftsbetonede færdselsindsatser håndteres via eksempelvis nationale operationsplaner, vejledninger, instrukser mv., som håndteres sideløbende med den prioriterede indsats vedrørende de tre strategiske målsætninger.

² Havarikommissionen for Vejtrafikulykker 2014

³ EC, DG MOVE 2015

⁴ IRTAD 2015

⁵ Vejdirektoratet 2014, 2015a

⁶ Vejdirektoratets Hastighedsbarometer

⁷ Hansen & Jensen 2012

⁸ Færdselssikkerhedskommissionen 2014, Strategisk analyse 2015

⁹ Hansen & Jensen 2012

¹⁰ Helbo & Jensen 2015

¹¹ AVU 2001

¹² Bernhoft mfl. 2012

¹³ Hels mfl.(2012 og Bernhoft mfl.(2012

¹⁴ Høye, Elvik, Sørensen & Vaa 2012; Færdselssikkerhedskommissionen 2013

¹⁵ Rønsbo mfl. 2012

¹⁶ Rønsbo mfl. 2012

¹⁷ EC, DG MOVE 2015

¹⁸ Møller mfl. 2010

¹⁹ Behrendorff mfl. 1989; Hels mfl. 2011

²⁰ Hels mfl. 2013

²¹ HVU 2014 og Vejdirektoratet 2015c

²² Vejdirektoratet 2015c

²³ HVU 2015

²⁴ Arent 2014

²⁵ Strategisk analyse 2015

²⁶ Møller mfl. 2010

²⁷ Ud over de ovennævnte strategiske målsætninger udfører politiet indsatser i forbindelse med understøttelsen af en hensigtsmæssig trafikafvikling, kontrol af tungvogne, jf. EU-direktiv 2006/22/EF (kontrol af køre-hviletidsbestemmelser), kontrol af farligt gods, dyretransporter, særtransporter og kontrol af tungvognsførere for ulovlig cabotagekørsel.

Analysegruppen for Vejtrafikuheld (2001). *Lastbiler – en dybdeanalyse af 21 uheld*. København: AVU.

Arent, T. (2014). Nu bliver bilen rigtig automobil. *Motor*, 12: 6-9.

Behrendsdorff, I & I. M. Bernhoft, J. Christensen (1989). *Spritkørsel i Danmark*. København: Rådet for Trafiksikkerhedsforskning. 111 pp.

Bernhoft, I.M., Lyckegaard, A., Hels, T. (2012). Effekt af køretøjsteknik på trafiksikkerhed – en manual. DTU Transport rapport nr. 5, 2012. 81 pp.

Brassøe, B., Johansen, J.W., Madsen, J.C.O., Lahrmann, H. (2011). Sikkerhedsmæssig effekt af strækningshastighedskontrol i Storbritannien. Udvalgte artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet. ISSN 1903-1092. http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers11/12_BoBrassoe.pdf (27. April 2016).

European Commission (2015). *Study on good practices for reducing road safety risks caused by road user distractions*. Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE). 193 pp.

Færdselssikkerhedskommissionen (2013). *Hver ulykke er én for meget – et fælles ansvar. Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020*. Ingen udgivelsesby.

Færdselssikkerhedskommissionen (2014). *Hver ulykke er én for meget. Opfølgingsnotat*, august 2014. 25 pp. [Opfølgingsnotat 2014](#) (27. april 2016).

Hansen, A. S. og C. Jensen (2012). *Risiko i trafikken 2007-2010*. København: DTU Transport.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (2014). *Hvorfor sker trafikulykkerne?* København: HVU. 60 pp.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (2015). *Trafikulykker om natten*. Temarapport nr. 12. København: HVU. 143 pp.

Helbo, J. og Jensen, S.U. (2015). Viden om elcykler. Trafitec. 25 pp.

Hels, T., I. M. Bernhoft, K. W. Simonsen, A. Steentoft (2011). "Country report Denmark" i *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 2: Country reports*. Ingen udgivelsesby: Deliverable 2.2.3 in the 6fp DRUID: 36-54.

Hels, T., A. Lyckegaard, C. G. Prato, J. Rich, L. Abele, N. B. Kristensen (2012). *Udviklingen i bilers passive sikkerhed – skadesgrad for førere af vare- og personbiler. DTU Transport rapport nr. 3*. København: DTU Transport. 68 pp.

Hels, T., A. Lyckegaard, K. W. Simonsen, A. Steentoft, I. M. Bernhoft (2013). Risk of severe driver injury by driving with psychoactive substances. *Accident Analysis and Prevention*, 59: 346-356.

Høye, A., Elvik, R., Sørensen, M.W.J., Vaa, T. (red.) (2012). Trafiksikkerhetshåndboken. TØI, Norge.
<http://tsh.toi.no/files/trafikksikkerhetshandboken.pdf> (27. april 2016).

IRTAD (2015). *Road Safety Annual Report 2015*. OECD, ITF. ISBN 978-92-8210786-7 485 pp.

Jensen, A.K., Frydkjær, T. og Fisker, L. (2011). Trafiksikkerhed ifølge danskerne. TrygFonden og Mandagmorgen. 36 pp.

Møller, M., T. Troglauer, T. Hels (2010). *Distraction i forbindelse med bilkørsel*. Rapport nr. 3. Kongens Lyngby: DTU Transport. 74 pp.

Nielsen, T. S., H. Christiansen, C. Jensen, B. Z. Skougaard (2014). *Udviklingen i cykelandelen i kommunerne*. DTU Transport.

Politi (2015). *Strategisk analyse 2015 – Kriminalitet, trafiksikkerhed, beredskab*. 152 pp.

Politi (2016). *Strategisk analyse 2016*. Under forberedelse.

Rønsbo, N. H., A. Henriksen, A. Dyreborg (2012). *Brug af sikkerhedssele i personbiler, varebiler og taxaer – samt motorcyklister brug af styrthjelm og refleksvest*. København: Rådet For Sikker Trafik.

Statistikbanken: www.dst.dk

Vejdirektoratet (2008). *Hastighedsbarometer*. København: Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet (2014). *Ulykkestal fordelt på politikredse. Status for ulykker 2013*. Rapport nr. 526. Vejdirektoratet. 107 pp.

Vejdirektoratet (2015a). *Ulykkestal fordelt på politikredse. Status for ulykker 2014*. Rapport nr. 552, Vejdirektoratet. 85 pp.

Vejdirektoratet (2015b). *En sammenligning mellem kvinders og mænds trafikadfærd og involvering i trafikulykker*. Vejdirektoratet og COWI. 52 pp.

Vejdirektoratet (2015c). *Dødsulykker 2014*. Årsrapport. Rapport nr. 545. 55 pp.

030616