#### EU-medlemsstater leder relancering af europæisk charter for trafiksikkerhed

Den 20. april, relancerede Europa-Kommissionen officielt dens europæiske charter om trafiksikkerhed (charter), den største platform for trafiksikkerhed i civilsamfundet til at støtte Vision Zero-ambition om at reducere antallet af trafikdræbte til næsten nul i 2050. Chartret blev grundlagt i 2004 af Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (GD M OVE ) som en del af dets handlingsprogram for trafiksikkerhed. For at skabe mere opmærksomhed og for at have en større tilstedeværelse på lokalt og nationalt niveau, vil GD M OVE arbejde intensivt med et netværk af nationale relæer i de 27 EU-medlemsstater.

I sin åbningstale ved kick-off-arrangement for de nationale relæer, forklarede Matthew Baldwin , europæisk koordinator for trafiksikkerhed og bæredygtig mobilitet , hvilke udfordringer chartret har konfronteret i løbet de sidste par år, og på hvilken måde Europa-Kommissionen har udviklet en ny og stærkere tilgang til at understøtte de nationale relæer i relanceringen af chartret . Baldwin er overbevist om, at de nationale relæer har en central rolle i at fremme chartret på regionalt, nationalt og EU-plan, hvor udveksling af god praksis og mobilisering af civilsamfundet i at tage reel handling for at forbedre trafiksikkerheden er de vigtigste mål.

Efter åbningstalen udvekslede repræsentanter fra de nationale relæer deres erfaringer og drøftede de næste skridt i forhold til at re-engagere med eksisterende medlemmer og tilskynde interessenter til at melde sig til chartret. De nationale relærepræsentanter så også nogle inspirerende præsentationer givet af den spanske Fundación MAPFRE og det græske trafiksikkerhedsinstitut Panos-Mylonas. Præsentationerne beskrev tidligere aktiviteter, der er gennemført som nationale relæer, og delte ideer til fremtidigt engagement med chartermedlemmer og det bredere interessentmiljø .

#### Muligheder for chartermedlemmer

For fuldt ud at støtte de muligheder, der kunne forbedre trafiksikkerhedshandlinger i almindelighed og fremskynde optagelsen af chartret specifikt, vil nationale relæer give chartret medlemmer vejledning om, hvordan man gør det, og vil støtte dem i at etablere nationale salgsfremmende aktiviteter.

Dette år vil være vigtigt for trafiksikkerheden, da verden genstarter sine aktiviteter. Vi håber måske alle, at et af de positive aspekter af coronavirus (COVID-19)-pandemien vil være, at den midlertidige infrastruktur, der er etableret, såsom pop-up-cykelbaner og nye gågader, vil blive gjort permanente, da dette vil hjælpe med at gøre mobiliteten mere aktiv og mere sikker for sårbare vejbrugere. Regeringer rundt om i verden er med rette trådt ind for at reducere dødsfald som følge af COVID-19 – og vejdødsfald skal tages lige så alvorligt. Så hvorfor skal vi acceptere, at antallet af trafikdræbte stiger igen, når trafikken vender tilbage? Intet tab af menneskeliv er acceptabelt.

#### Kontakt og mere information

Netværket af nationale relæer og [ERSC-helpdesk](mailto:ERSC-helpdesk@ricardo.com) vil give adgang til trafiksikkerhedseksperter eller kommunikationseksperter, der kan besvare specifikke spørgsmål, du måtte have. Sammen kan medlemmer og interessenter slå sig sammen og dele bestræbelserne på at udvide deres trafiksikkerhedsfællesskab og at opbygge og øge kapaciteten med et fælles mål – dit engagement kan redde liv på vores veje .

De nationale relæer for hver medlemsstat er angivet nedenfor.

|  |  |
| --- | --- |
| Land | Organisation |
| Østrig | KFV Kuratorium für Verkehrssicherheit |
| Belgien | Vias institut |
| Bulgarien | Trafiksikkerhedsinstituttet Bulgarien |
| Kroatien | Croati a n Automobile Club ( Hrvatski Autoklub - HAK) |
| Cypern | Cyperns bilforening |
| Tjekkiet | Transport Research Centr e (Centrum dopravního výzkumu - CDV) |
| Danmark | Skal bekræftes |
| Estland | Estisk Køreskoleforening |
| Finland | Liikenneturva |
| Frankrig | Association Prévention Routière (APR) |
| Tyskland | Skal bekræftes |
| Grækenland | Trafiksikkerhedsinstituttet Panos Mylonas |
| Ungarn | Institut for Transportvidenskab (Közlekedéstudományi Intézet - KTI) |
| Irland | Trafiksikkerhedsmyndighed (RSA) |
| Italien | UNASCA - National Union of Driving Schools and Automobile Advisory Agency |
| Letland | Lettiske Automotive Club |
| Litauen | Foreningen af ​​litauiske automobilister |
| Luxembourg | Sécurité Routière Luxembourg |
| Malta | Transport Malta - Malta Trafiksikkerhedsråd |
| Polen | Motor Transport Institute (Instytut Transportu Samochodowego - ITS) |
| Portugal | Prevençáo Rodoviária Portuguesa |
| Rumænien | Automobil Clubul Roman |
| Slovakiet | Skal bekræftes |
| Slovenien | Zavod Vozim |
| Spanien | Fundación M APFRE |
| Sverige | Svensk afholdenhed fra bilistforeningen (Motorförarnas Helnykterhetsförbund - MHF) |
| Holland | Interpolis |

For yderligere information bedes du:

* besøge webstedet ( [erscharter.eu](https://webgate.ec.europa.eu/multisite/ersc/node_en));
* kontakte os via sociale medier: [[Twitter](https://twitter.com/ERSCharter)- og [Facebook](https://www.facebook.com/EuropeanRoadSafetyCharter)- ] ;
* kontakte vores helpdesk ( [ERSC-helpdesk@ricardo.com](mailto:ERSC-helpdesk@ricardo.com) ).

Noter til redaktøren:

Det europæiske trafiksikkerhedscharter forvaltes af [Ricardo](https://ee.ricardo.com/) på vegne af GD Move i partnerskab med [Vias Institute](https://www.vias.be/en/) , der administrerer og understøtter netværket af de nationale relæer.

Om chartret:

Det europæiske trafiksikkerhedscharter, ledet af Europa-Kommissionen, er den største civilsamfundsplatform inden for trafiksikkerhed. Hidtil har over 4.000 offentlige og private enheder forpligtet sig til chartret og gennemført trafiksikkerhedsaktioner og -initiativer målrettet mod deres medlemmer, ansatte og resten af ​​civilsamfundet. Sammen udgør disse forskellige enheder et samfund, hvor medlemmer kan dele deres ekspertise og handlinger, inspirere og lære af hinanden.

Vores medlemmers handlinger har styrket trafiksikkerhedskulturen i hele Europa, forbedret den almindelige viden om årsagerne til ulykker og bidraget til at skabe forebyggende foranstaltninger og løsninger.

Charterets **forskelligartede netværk af medlemmer**består af virksomheder, foreninger, lokale myndigheder, forskningsinstitutioner, universiteter og skoler. Alle engageret enheder får ægte anerkendelse og kan bruge vores hjemmeside som en platform til at dele deres ekspertise og handlinger, hvilket gør det muligt for andre **at lære og blive inspireret**.

Specifikt sigter chartret mod:

* at opfordre til og støtte det europæiske foreninger, skoler, universiteter, virksomheder af alle typer og størrelser og de lokale myndigheder til at træffe foranstaltninger for trafiksikkerheden i Europa;
* anerkende bidrag fra civilsamfundet til trafiksikkerhed;
* gøre det muligt for medlemmer af civilsamfundet at anskaffe og dele viden om trafiksikkerhed i Den Europæiske Union;
* muliggøre sand dialog til overførsel af trafiksikkerheden erfaringer og praksis på alle forvaltningsniveauer i EU.

Sammen har vi spillet en vigtig rolle i den paneuropæiske indsats for at gøre vores veje mere sikre. Missionen med det europæiske trafiksikkerhedscharter er nu at opmuntre, fremme og udvide dette samfund med en ultimativ vision om at **reducere dødsfald og alvorlige kvæstelser med 50 % mellem 2020 og 2030 og ingen dødsfald og alvorlige kvæstelser på EU-veje inden 2050.**

Uanset om din forening allerede har solid erfaring eller kun lige har startet et trafiksikkerhedsprogram, er **det åbent for dig at deltage og bidrage  til det europæiske trafiksikkerhedscharter for** at reducere trafikulykker – og gøre europæiske veje til et mere sikkert sted. Find ud af, hvordan du underskriver en forpligtelse, og tilmeld dig Charter-samfundet [her](https://webgate.ec.europa.eu/multisite/ersc/about-the-charter/how-join_en).

Trafiksikkerhed i Europa:

Europa-Kommissionen offentliggjorde nye tal den 20. april 2021, der viser, at **trafikdræbte faldt til et rekordlavt niveau i 2020,**da trafikmængden faldt betydeligt. Tallene er offentliggjort i anledning af EU's konference om trafiksikkerhedsresultater. Konferencen bragte politikere, det civile samfund og trafiksikkerhedsarbejdere sammen for at vurdere status for trafiksikkerheden i EU, og hvordan man bedst tager de næste skridt hen imod 'Vision Zero'.

Ifølge de foreløbige tal, **mistede næsten 4.000 færre mennesker livet på EU-veje i 2020 sammenlignet med 2019**. Det anslås, at 18.800 mennesker blev dræbt i vejkollisioner sidste år, et hidtil uset **årligt fald på 17 % i forhold til 2019**. Dette var dog mindre end de kraftige fald i trafikniveauerne i hele EU.

I løbet af det foregående årti , **mellem 2010 og 2020, er antallet af trafikdræbte er faldet med 36 %.**Dette var **mindre end målet om 50 % færre dødsfald, der var sat i det årti.**Men med 42 trafikdræbte per 1 million indbyggere, ligger EU godt til i sammenligning med verdensgennemsnittet på mere end 180. På baggrund af de foreløbige tal har 18 medlemsstater registreret deres laveste antal trafikdræbte nogensinde i 2020. Selvom dødsfaldene i 2020 faldt med et gennemsnit på 17 % i forhold til 2019, var reduktionen langt fra ensartet. Den største mindskning (20 % eller mere) fandt sted i Belgien, Bulgarien, Danmark, Spanien, Frankrig, Kroatien, Italien, Ungarn, Malta og Slovenien. Derimod registrerede fem medlemsstater (Estland, Irland, Letland, Luxembourg og Finland) en stigning i antallet af dødsfald – men antallet i små lande har tendens til at svinge fra år til år.

[Stockholm-erklæringen](https://translate.google.com/translate?hl=en&prev=_t&sl=auto&tl=da&u=https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/) fra februar 2020 fastsatte grundlaget for yderligere global politisk engagement, hvor [FN-resolution om trafiksikkerhed](https://translate.google.com/translate?hl=en&prev=_t&sl=auto&tl=da&u=https://undocs.org/en/A/RES/74/299) proklamerede perioden 2021-2030 som det andet årti i indsatsen for trafiksikkerhed. Dette omfattede et nyt reduktionsmål for 2030.

I den henseende havde EU allerede taget føringen og satte sig et nyt 50 % reduktionsmål for dødsfald – og for første gang også alvorlige kvæstelser – inden 2030. Dette blev beskrevet i Europa- Kommissionens [strategiske handlingsplan for trafiksikkerhed](https://translate.google.com/translate?hl=en&prev=_t&sl=auto&tl=da&u=https://eur-lex.europa.eu/resource.html%3Furi%3Dcellar%253A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2%26format%3DPDF) og [EU’s trafiksikkerhedspolitikramme 2021-2030](https://translate.google.com/translate?hl=en&prev=_t&sl=auto&tl=da&u=https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf) i 2018 og 2019.

Planen indeholdt også ambitiøse trafiksikkerhedsplaner for at nå nul trafikdræbte inden 2050 – 'Vision Zero'. Dette omfattede opsætning af nøgleindikatorer for sikre veje og vejkanter, sikre køretøjer, sikker vejanvendelse, herunder sikker hastighed, ædru kørsel, forhindring af distraheret kørsel og brug af sikkerhedsseler og beskyttelsesudstyr og hurtig og effektiv pleje efter uheld.

Transportkommissær **Adina Vălean  udtalte**: 'Mens de europæiske veje forbliver de sikreste i verden, har vi ikke levet op til vores reduktionsmål i det sidste årti på trods af et stort fald i 2020. Der er behov for en samordnet indsats for at forhindre en tilbagevenden til niveauerne før COVID-19. I vores Bæredygtige og smarte mobilitetsstrategi har vi gentaget vores forpligtelse til at gennemføre EU’s strategi for trafiksikkerhed og nedbringe dødstallet for alle transportformer til næsten nul."

**Virkningen af ​​pandemien er svær at måle**

Mens mindre trafikmængder som følge af COVID-19 pandemien havde en klar, omend umålelig, effekt på antallet af trafikdræbte, viser foreløbige data i USA, at dødsfaldene steg i 2020 på trods af lavere trafikmængder. Faktisk peger beviser i nogle EU-lande også på en stigning i risikabel adfærd (hastighedsoverskridelser især) under lockdown-perioder.

**Indvirkning på bymobilitet som følge af COVID-19**

Cykling har oplevet en betydelig stigning i popularitet, og mange byer rundt om i verden har omfordelt (midlertidigt) vejplads til cyklister og fodgængere. Denne opmuntrende udvikling kan have en væsentlig positiv indvirkning på luftkvaliteten og klimaforandringerne, men skaber også nye trafiksikkerhedsudfordringer. På EU-plan involverer omkring 70 % af de trafikdræbte i byområder sårbare trafikanter, hvilket omfatter fodgængere, motorcyklist og cyklister. Derfor er t ackling af trafiksikkerheden i byerne et centralt fokusområde, og Europa-Kommissionen ønsker at sikre, at trafiksikkerheden tages i betragtning i alle faser af mobilitet i byplanlægning. Trafiksikkerhed vil være et vigtigt element i det nye bymobilitetsinitiativ, der skal fremlægges af Europa-Kommissionen senere på året. I denne henseende opnåede to europæiske hovedstæder, Helsinki og Oslo, milepælen med nul fodgænger- og cyklistdødsfald i 2019 og anførte, at hastighedsreduktioner var afgørende for fremskridtene.

For **yderligere oplysninger**, kan du besøge følgende websteder :

* [Europæisk C ommissions arbejde med trafiksikkerhed og EU-statistikker og analyser om trafiksikkerhed](https://translate.google.com/translate?hl=en&prev=_t&sl=auto&tl=da&u=https://ec.europa.eu/transport/road_safety/)
* [Trafiksikkerhedsstatistikker for 2020: hvad ligger bag tallene](https://translate.google.com/translate?hl=en&prev=_t&sl=auto&tl=da&u=https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-04-20-road-safety-statistics-2020_en) ?

#### [SLUT]