



Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen

Dato: 24. august 2004
Dok.: FRM20625
Færdighedskontoret

Udkast til tale

Åbent samråd i Folketingets Retsudvalg den 2. september 2004,
kl. 13.00

Samrådsspørgsmål AD-AG

*Retsudvalget har stillet følgende spørgsmål til
besvarelse af justitsministeren i samråd den 2.
september 2004.*

AD: "Ministeren bedes redegøre for, hvilke opgaver amterne i dag varetager på færdighedsområdet, og om hvem der fremover efter aftale om strukturreformen skal varetage disse opgaver, herunder amternes funktion som sparringspartner og inspirator for især små kommuner.

AE: "Ministeren bedes redegøre for, hvordan den fremtidige koordinering mellem kommunerne om varetagelse af færdighedsoppgaverne vil blive tilrettelagt."

AF: "Ministeren bedes redegøre for, hvilken betydning strukturreformen for så vidt angår færdighedsikkerhed får for opfyldelse af Færdighedskommissionens mål om at

reducere antallet af dræbte og tilskadekomne med 40 pct. inden år 2012?”

AG: ”Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser strukturreformen får for den sammenhængende indsats mellem på den ene side vej- og anlægsområdet og på den anden side færdselssikkerhedsområdet, når amsvejene som følge af strukturreformen fordeles på staten og kommunerne.”

Besvarelse af spørgsmål AD-AG:

1. Tak for invitationen til at komme her i Retsudvalget og redegøre for min opfattelse af, hvordan den fremtidige varetagelse af opgaverne på færdselssikkerhedsområdet vil være efter strukturreformen.

Der er en åbenbar sammenhæng mellem spørgsmålene, som jeg derfor vil besvare samlet.

Jeg vil starte med kort at redegøre for opgaverne på færdselssikkerhedsområdet og for, hvilke myndigheder, der i dag varetager opgaverne. Jeg vil herefter redegøre for, hvilken betydning strukturreformen får for opgavevaretagelsen på dette område.

2. Færdselssikkerhed er jo mange ting, men – sagt lidt firkantet – kan man i forhold til dagens samråd tale om 2 hovedområder, nemlig det vejtekniske og det

adfærdsmæssige.

På det vejtekniske område varetages færdselssikkerheden gennem tekniske forbedringer af vejene, og den færdselssikkerhedsmæssige indsats er derfor tæt forbundet med opgaver i forbindelse med anlæg, drift og vedligeholdelse af vejene.

Den vejtekniske del hører som bekendt – overordnet set – under trafikministerens område. Jeg kan f.eks. nævne ”sortpletarbejdet”, hvor indsatsen er rettet mod særligt ulykkesbelastede kryds eller strækninger.

Det andet hovedområde – dvs. arbejdet med trafikantadfærd og trafikantkultur – er mit område.

Området omfatter bl.a. udformning af regler om trafikanters adfærd, iværksættelse af kampagner og informationsaktiviteter samt udarbejdelse af planer og andre tiltag, der sigter mod at højne færdselssikkerheden. Dertil kommer naturligvis politiets indsats på kontrolsiden.

3. Den vejtekniske del af færdselssikkerhedsarbejdet varetages af vejbestyrelserne. Vejbestyrelserne har ansvaret for anlæg, drift og vedligeholdelse af vejene.

I dag er både staten, amterne og kommunerne vejbestyrelser for hver deres del af vejnettet.

Statsvejene udgør ca. 2 pct. af det samlede vejnet. Amtsvejene udgør ca. 14 pct., mens kommunevejene udgør ca. 84 pct.

4. Herudover varetager vejbestyrelserne i stat, amter og kommuner en række opgaver i relation til arbejdet med at påvirke trafikanters adfærd og holdninger. Rådet for Større Færdselssikkerhed er også en væsentlig aktør på dette område.

Amter og kommuner har ydet en meget stor indsats på dette område, herunder med henblik på at nå Færdselssikkerhedskommissionens mål om at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken med 40 pct.

inden 2012.

Denne amtslige og kommunale indsats skal ses i politisk perspektiv. Indsatsen skyldes, at man politisk har prioriteret området.

Det er der gode og åbenbare grunde til.

Ansvarlige politikere – og det gælder både lokalpolitikere og landspolitikere – ønsker naturligvis at begrænse antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken mest muligt.

Herudover er det da også en god investering at bruge penge på færdselssikkerhed, idet udgifterne i forbindelse med sygehusbehandling, genoptræning osv. herved begrænses.

5. Retsudvalget har specifikt ønsket, at jeg redegør for *amternes* rolle på færdselssikkerhedsområdet. Det gør jeg gerne. For at give et fyldestgørende billede vil jeg dog også komme ind på kommunernes og statens roller.

Amtsrådsforeningen har i en pjece fra 2003 ("Trafiksikkerhed – amterne tager ansvar") beskrevet, hvilke opgaver de varetager på færdselssikkerhedsområdet.

Det fremgår bl.a., at amterne selvfølgelig varetager deres rolle som vejbestyrelse. Herudover har alle amter et regionalt færdselssikkerhedsudvalg. Amterne yder desuden faglig bistand til kommunerne, f.eks. i forbindelse med udarbejdelse af lokale trafiksikkerhedsplaner og oprettelse af lokale færdselssikkerhedsudvalg.

Jeg har endvidere fået oplyst, at hovedparten af amterne har lavet en regional trafiksikkerhedsplan.

Amterne har også – i vid udstrækning i samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed – en koordinerende rolle i forbindelse med afholdelsen af landsdækkende, regionale og lokale trafiksikkerhedskampaner.

Kommunerne er som nævnt vejbestyrelse for kommunevejene. De afholder bl.a. lokale kampaner og deltager i regionale og

landsdækkende kampagner.

En optælling foretaget i 2002 viser endvidere, at 166 kommuner havde udarbejdet eller var ved at udarbejde en trafikikkerhedsplan. 46 kommuner havde en anden type plan, hvori trafikikkerhed indgår som et væsentligt led. 63 kommuner havde derimod ikke nogen plan for trafikikkerhed.

Jeg har fået oplyst, at der er oprettet færdselssikkerhedsudvalg i ca. 60 kommuner. De lokale færdselssikkerhedsudvalg arbejder bl.a. med at udarbejde idéer, planer og oplæg til færdselssikkerhedskampagner. Herudover arbejdes med at udvikle længerevarende strategier og med at identificere problemområder og uheldsfaktorer.

På *statsligt* niveau arbejdes der på en række områder med at fremme færdselssikkerheden.

Vejdirektoratet og Danmarks Transportforskning indsamler oplysninger om de konkrete og praktiske erfaringer, der gøres i det lokale og regionale færdselssikkerhedsmæssige arbejde. Disse oplysninger viderefremmes til kommuner og amter.

Vejdirektoratet har – som amterne – gjort en stor indsats i forhold til kommuner uden trafikikkerhedsplaner. Vejdirektoratet har bl.a. udarbejdet en internetbaseret guide til, hvordan en sådan lokal trafikikkerhedsplan kan udarbejdes.

Vejdirektoratet har herudover på en portal på Internettet (www.vejsektoren.dk) lavet et inspirationskatalog med idéer til projekter og kampagner.

Herudover har vi Rådet for Større Færdselssikkerhed, som yder et væsentligt bidrag på kampagne- og informationsområdet, herunder i form af koordinering af landsdækkende kampagner.

Det skal her nævnes, at de fleste lokale færdselssikkerhedsudvalg deltager i et landsdækkende

samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Politiet deltager i arbejdet i de lokale og regionale færdselssikkerhedsudvalg i amter og kommuner. Politiet bistår også i forbindelse med kampagner, hvor de intensiverer og målretter færdselskontrollen.

6. Nu har jeg redegjort for situationen, som den er i dag. Så lad os vende blikket mod fremtiden.

Med den politiske aftale om strukturreformen reduceres antallet af kommuner. Amterne nedlægges, og der etableres 5 nye regioner. Efter aftalen skal regionerne ikke varetage opgaver på vejområdet - og dermed ikke på færdselssikkerhedsområdet.

De nuværende ca. 10.000 km amtsveje – svarende til ca. 14 pct. af det samlede vejnet – vil blive fordelt mellem kommunerne og staten.

Kommunerne overtager den del af amtsvejene, der minder mest om den vejtype, som kommunerne allerede i dag er vejbestyrelser for. Den endelige fordeling ligger ikke fast endnu, men det forventes, at der vil blive tale om ca. 80 pct. af amtsvejene.

Kommunerne vil i så fald få ansvaret for ca. 95 pct. af det samlede vejnet.

Det resterende vejnet – de mest overordnede og tungt trafikerede strækninger – samles i staten.

Når kommunerne også bliver vejbestyrelse for størstedelen af amtsvejene, vil varetagelsen af færdselssikkerhedsmæssige tiltag i forbindelse med anlæg, drift og vedligeholdelse af disse amtsveje naturligvis også overgå til kommunerne.

Der vil derfor på dette område – som på andre områder – komme til at hvile et større ansvar på kommunernes skuldre.

Det er også derfor, at kommunerne vil blive udstyret med bredere skuldre. Med aftalen om strukturreformen vil der i kraft af kravene til kommunernes størrelse blive skabt mere bæredygtige kommuner.

De kompetencer inden for færdselssikkerhedsområdet, der i dag er spredt på i alt ca. 300 enheder – lokalt, regionalt og centralt – vil blive samlet i væsentlig færre enheder. Fagligheden må i den forbindelse forventes at blive styrket i de enkelte forvaltninger.

Det giver bedre muligheder for at udvikle, effektivisere og forbedre vejsektoren til gavn for færdselssikkerheden.

Strukturreformen vil også medvirke til, at beslutningerne træffes tættere på borgerne. Lokalkendskabet i kommunerne vil således i endnu større udstrækning kunne udnyttes til at skabe gode og trafiksikre veje.

Overførelsen af den største del af amtsvejene til kommunerne giver mulighed for at forbedre kommunernes overordnede tilrettelæggelse og administration af vejnettet, således at færdselssikkerheden i kommunerne samlet set vil kunne forbedres.

Arbejdet med at kortlægge og afhjælpe sorte pletter – som i dag varetages af kommuner, amter og Vejdirektoratet i fællesskab – vil blive fortsat i de nye kommuner og i Vejdirektoratet.

7. For så vidt angår de mere adfærdsmæssige tiltag er det også min forventning, at det arbejde, der i dag udføres af amterne, vil blive videreført på kommunalt og statsligt niveau.

Kommunerne vil blive større administrative enheder end tilfældet er i dag. De vil derfor også være bedre rustet til at

varetage disse opgaver, herunder til at gennemføre kampagner både lokalt og på tværs af kommunegrænser.

Jeg er derfor overbevist om, at de nye kommuner vil yde en betydelig indsats på det færdselssikkerhedsmæssige område, og større kommunale forvaltninger vil måske endda give et løft til det *lokale* færdselssikkerhedsmæssige arbejde.

Det er derfor også min vurdering, at strukturreformen ikke vil forringe mulighederne for at nå Færdselssikkerhedskommissionens mål om at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken med 40 pct. inden 2012.

Det koordinerende arbejde på færdselssikkerhedsområdet, der sker på statsligt niveau, vil naturligvis blive fortsat. Vejdirektoratet og Danmarks Transportforskning vil fortsætte med at indsamle og videreformidle oplysninger om de praktiske erfaringer, der gøres i det lokale trafiksikkerhedsarbejde.

Politiet vil fortsætte sit tætte samarbejde med de ansvarlige myndigheder på færdselssikkerhedsområdet.

Det er også min forventning, at Rådet for Større Færdselssikkerhed fremover vil være initiativtager til afholdelse af kampagner og andre informationsaktiviteter. Disse initiativer vil naturligvis fremover skulle rettes mod stat og kommuner. Jeg regner da med, at både stat og kommuner fortsat vil benytte sig af de mange tilbud fra Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Ligesådan regner jeg også med, at det eksisterende landsdækkende samarbejde mellem de lokale færdselssikkerhedsudvalg og Rådet for Større Færdselssikkerhed vil fortsætte.

8. Der ligger i samrådsspørgsmålene en antydning af, at indsatsen for færdselssikkerheden forringes som følge af strukturreformen.

Uden på nogen måde at underkende den store indsats amterne har ydet i denne sammenhæng, mener jeg ikke, at der er belæg for en sådan pessimisme.

Som jeg har redegjort for, vil opgaverne med at forbedre færdselssikkerheden fremover skulle varetages i tæt samspil mellem større og mere bæredygtige kommuner og de centrale statslige aktører: Politiet, Vejdirektoratet, Danmarks Transportforskning og Rådet for Større Færdselssikkerhed. Men når det er sagt, så vil jeg gerne understrege, at det i lyset af de opgaver, som amterne hidtil har varetaget, er naturligt nu at se på, om der er behov for nye initiativer for at sikre, at arbejdet på færdselssikkerhedsområdet – både lokalt og centralt – vil kunne fortsætte på et højt niveau efter strukturreformens gennemførelse.

Jeg vil derfor bede mine embedsmænd tage kontakt til de centrale aktører på området, dvs. Trafikministeriet, politiet og Rådet for Større Færdselssikkerhed, med henblik på at vurdere, om – og i givet fald – hvilke initiativer, der kan iværksættes.