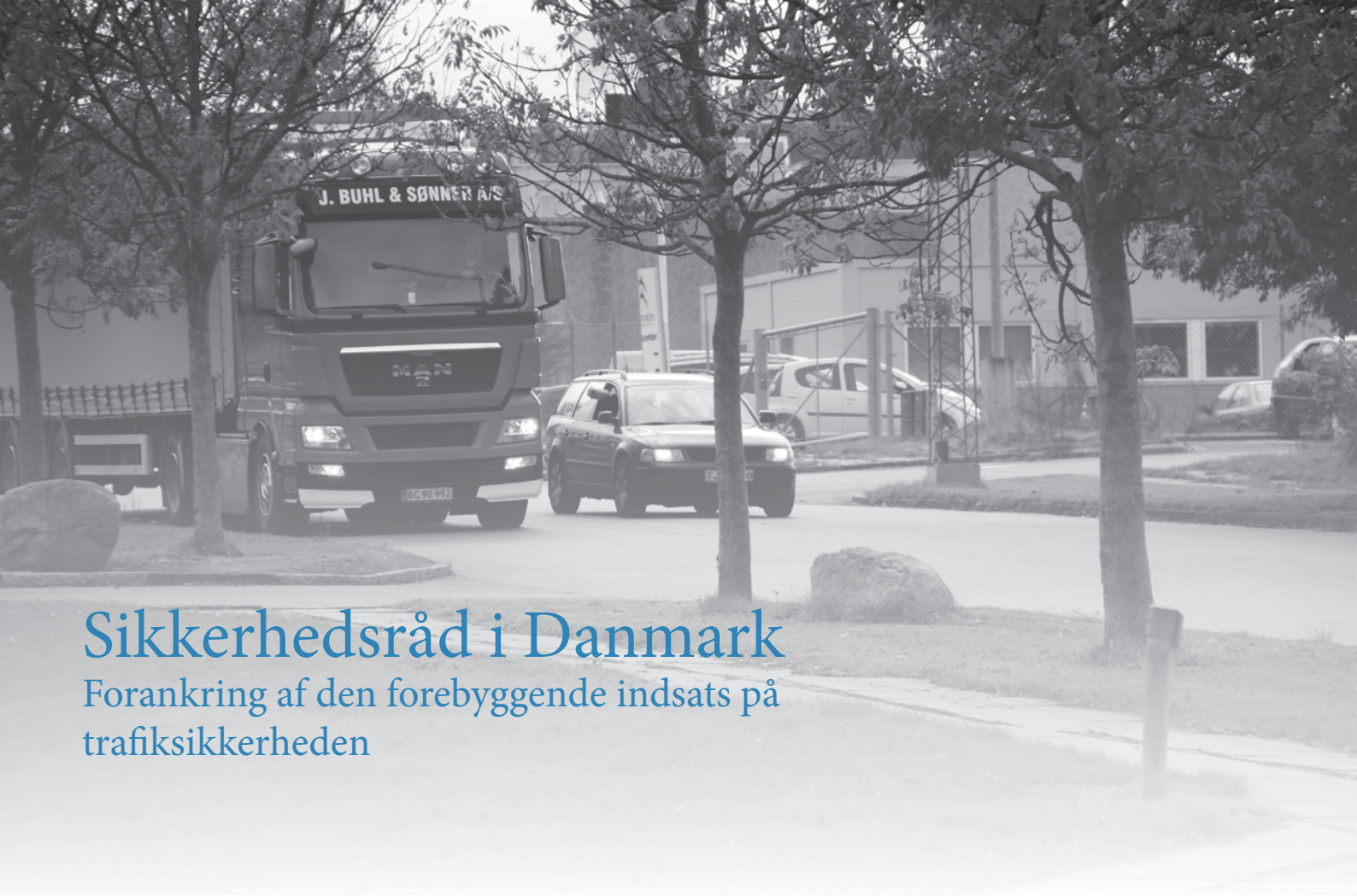


# SIKKERHEDSRÅD I DANMARK

Oplæg til ny regional struktur for arbejde med trafiksikkerhed -  
udarbejdet af tidligere sekretariatsmedarbejdere i  
De regionale Færdselssikkerhedsudvalg



# Sikkerhedsråd i Danmark

## Forankring af den forebyggende indsats på trafikikkerheden

Mere end 2- 300 mennesker dræbes og mere end 5000 kvæstes hvert år i trafikken, på de danske veje. Myndighederne har besluttet, at det skal der fortsat gøres noget ved. Færdselssikkerhedskommissionen er nedsat og har påbegyndt revision af handlingsplan for de næste 12 år. Vejmyndigheder og bestyrelser slutter enstemmigt op om politikernes beslutning.

### 99% af alle ulykker skyldes trafikanten

Kampagner og information er en vigtig del af forebyggelsesindsatsen. I 99% af alle personskader har trafikanten en andel i ulykkens opståen, og i hele 46% af alle personskader er det alene trafikanten, der er ansvarlig for ulykken.

Forankring og organisation af den praktiske indsats er midlertidig sat på stand-by, på grund af beslutninger om besparelser i den offentlige forvaltning.

### Færdselsdrab er dyrere end forebyggelse

Et færdselsdrab koster knap 18 mio. kr. og en personskade koster gennemsnitlig 3.8 mio. kr. har DTU beregnet i 2010. Besparelser er fornuftige, men det bør overvejes hvorvidt det er fornuftigt og etisk forsvarligt at spare på en forebyggende indsats, som gennem mindre end 25 år har opnået et bemærkelsesværdigt resultat på færdselssikkerhedsområdet, i en tid hvor trafikintensitet generelt er steget og i nogle år endda

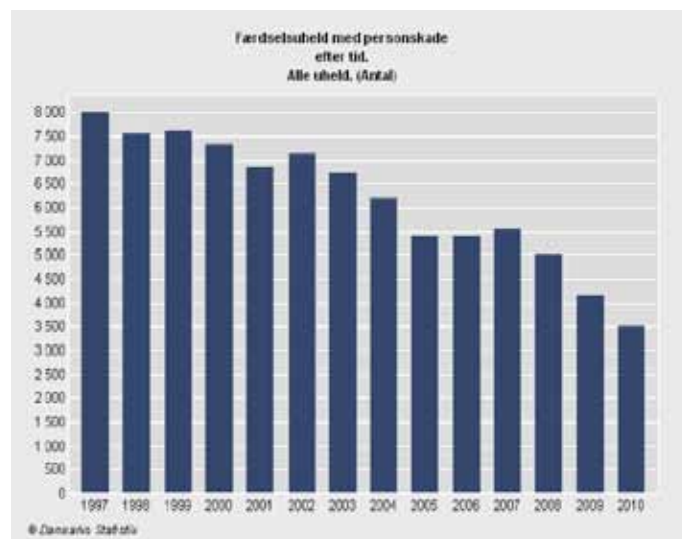
en markant stigning.

### Sikkerhedsråd til forankring af indsats

Forslag til ny organisation og forankring af kampagne og informationsarbejde i Danmark:

Nye sikkerhedsråd oprettes under justitsministeriet med justitsministeren som øverste ansvarlig for indsatsen.

Forankring i hver politikreds hvor politimyndigheden har den formelle formandsrolle og også varetager sekretariatsfunktionen.





## Model for opbygning af Sikkerhedsråd:

- Et sikkerhedsråd i hver politikreds.
- Rådet nedsættes med en formand, næstformand, sekretær og ordinære medlemmer.
- Alle kommuner i hver politikreds tilbydes en plads i rådet.
- Regioner og Sikker Trafik tilbydes en plads
- Interesseorganisationer vælger i lighed med valg til de Regionale Færdselssikkerhedsudvalg 3 repræsentanter. Antallet kan øges så fremt der blandt de øvrige medlemmer i udvalget er simpelt flertal for at udvide medlemsskaren.
- Erhvervsorganisationer kan tilbydes medlemsskab, hvilket betyder engagement i forhold til virksomhedsrettet kampagneaktivitet.
- Særligt aktive borger- og håndværkerforeninger kan opnå medlemskab. Rådet fastsætter procedure herfor på førstkommende ordinære møde eller snarest herefter.
- Politiet deltager med i alt tre medlemmer, leder af færdselspoliti er født medlem/formand
- Repræsentanter fra SSP samarbejde i politi deltager, politiet vælger i hvert råd selv det tredje medlem ud fra en konkret vurdering af hvilken politiafdeling der i den konkrete valgperiode er mest hensigtsmæssigt at lade repræsentere.
- Vejdirektoratet foreslår repræsenteret ved en observatørpost, og kan ikke ved afstemninger i rådet medvirke ved afstemninger.
- Rådsmedlemmerne vælges for en periode på 4 år og følger valgperiode til kommunalvalget.



## Alle interesser er repræsenteret i de nye Sikkerhedsråd:



### TIDSPLAN FOR PROCESSEN:

Mødedato	Mødeart/aktivitet	Ansvar for møde	Mødested
maj 2012	Politisk afklaring og accept af ny organisation	Vejdirektoratet og Rigspolitiet deltager	Transport og Justitsministeriet
maj 2012 (ultimo)	Koordinationsudvalgs møde Kommissorium, organisation mv. drøftes og beslutes	Koordinationsudvalget	Rigspolitiet
juni 2012 (primo)	Afklaring og overdragelsesforretning til ny organisation	Rigspolitiet koordinationsgruppen	Rigspolitiet
Juli-juli august 2012	Overdragelse og ansættelse af sekretariatsmedarbejdere	Rigspolitiet og Vejdirektoratet medvirker til overdragelse	Rigspolitiet
august 2012	Valg til Sikkerhedsråd	Politikredsene	Politikredsene

Første møde i Sikkerhedsrådene holdes i uge 36 2012.

## Nye udfordringer - ny organisatorisk struktur Fordele ved en ny struktur

Færre trafikulykker giver sparede udgifter. Målet må fortsat være, at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, ikke kun set ud fra et snævert økonomisk hensyn, men også ud fra et etisk og menneskeligt perspektiv: Hver ulykke er én for meget, Havarikommissionens seneste handlingsplan, som netop nu revideres.

Men økonomiske hensyn spiller en meget vigtig rolle, ikke mindst når der er nedgangs tider i samfundet generelt. Inddragelse af samarbejdspartnere vil derfor være relevant både ud fra et økonomisk perspektiv, men også ud fra ønsket og behovet for, at optimere, målrette, fornyet dialog og debat med nye og gamle målgrupper. Samarbejde med en bred palet af aktører giver simpelthen mulighed for, at nå målgrupper på en ny måde.

### Ny struktur - Sikkerhed er overskriften

Politikredsene som efter den seneste politireform er blevet effektiviseret, og efter fem års virke er forankret i befolkning og tillige har givet positive resultater, kan danne den organisatoriske ramme omkring nye organisatoriske enheder. Nye trafikikkerhedsråd med en bredere repræsentation og en mere demokratisk ledet styreform, som kan motivere til øget engagement og brugerstyret tilgang hos deltagerne.

En ny struktur hvor sikkerhed er overskriften åbner for nye samarbejdsrelationer hvor også trafik og miljø, trafik og natur, trafik og trafik og sundhed kan forenes i et positivt samarbejde hvor hensyn er et grundelement og fundament for adfærdspåvirkning og forandring.

Med forankring i politikredsene vil Sikkerhedsråd få en meget høj grad af troværdighed, legitimitet, bred forankring, gennemslagskraft, arbejdsduelighed, fleksibilitet, autoritet, samarbejdsvilje og evne, bemyndigelse, myndighed og oprationalitet.

Det er vigtigt, at understrege at inddragelse af beslægtede temaer i trafikikkerhedsformål må og skal bero alene på samarbejdsrelationer mellem de forskellige forvaltninger, hvor positive erfaringer fra knap 25 års succesfyldt virke på trafikulykkesområdet kan være dynamo for en positiv trend i de beslægtede områder og visa versa.

Ved at lave en stærk, troværdig organisation under politiets ledelse bygges der videre på en dansk tradition for samarbejde mellem politimyndigheden og en bred facetteret skare af borgere.

Datagrundlag, herunder friske ulykkes data for hver politikreds er til stede. Kravet om friske data har været et uopfyldt ønske og krav de sidste mindst 25 år.

Færdselssikkerhedskommissionen har sine i handlingsplaner peget på behovet for at få friske og et mere fyldestgørende datagrundlag. Dette ønske er ikke blevet imødekommet, og der er p.t. ikke nogen officielle tilkendegivelser fra Vejdirektoratet om, at der er en løsning på vej i Vejdirektoratets regi. Forbedret dataadgang via forankring i politiet vil derfor forbedre vilkårene for et nyt Sikkerhedsråd væsentligt. Det forudsættes at benyttelse af ulykkesdata fortsat vil ske under hensyntagen til gældende regler og love på området.

Alle vejdata i den officielle vejdatabase, VIS, kan og har altid kunnet sorteres på politikredsniveau.

Ulykkesstatistikker m.v. kan altså udarbejdes uden ændringer og forandringer i datasystemet.

En administrativ enklere struktur er langt lettere at forklare og formidle til borgere og trafikanter, foruden der naturligvis kan opnås en samlet administrativ besparelse på den offentlige konto, når de administrative grænser forenkles og der er sammenfald mellem grænserne.

### Bred repræsentation - flere aktører

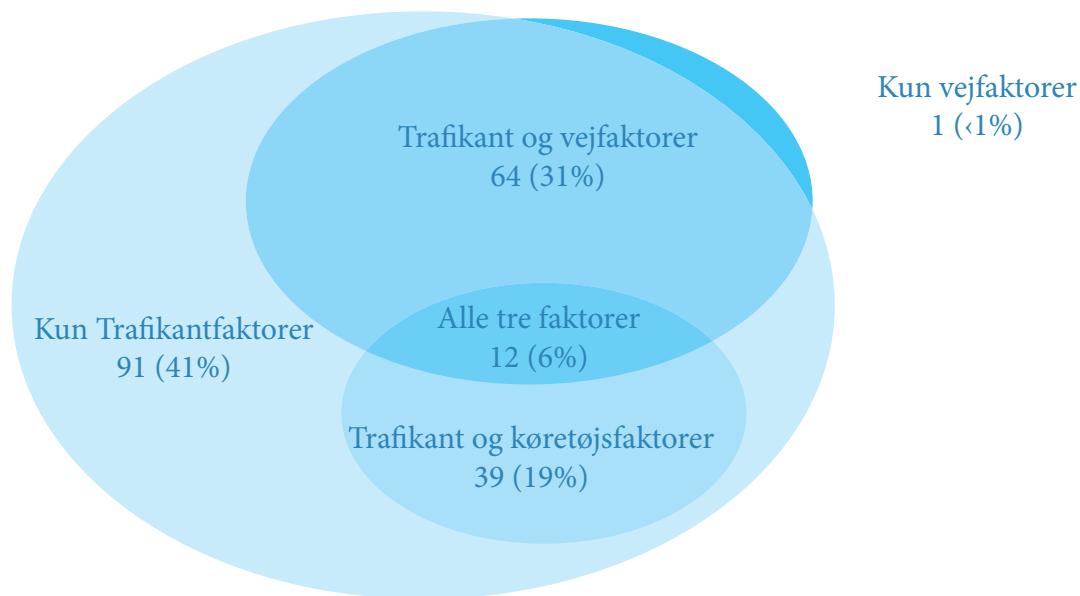
Incitamentet for øget kommunal deltagelse og øget kommunal indsats på sikkerhedsområdet øges. Kommunen er i høj grad involveret i samarbejde med politiet gennem diverse råd under Kredsrådene. En forankring under Kredsrådene i Politikredsene giver kommunerne en mulighed for, at forene og koordinere trafikikkerhed med den forebyggelsesindsats, der allerede foregår i dette regi.

En øget repræsentation for Regionerne i politikredsudvalgene åbner for en udvidelse af samarbejde med Regionerne i Danmark, eksempelvis omkring erhvervsudviklingsafdelingerne, sygehusafdelingerne, skadestuerne, trafik og alkoholkonsulenterne mv.

Minimum kan tre interesseorganisationer umiddelbart opnå medlemskab, men med mulighed for yderligere repræsentation forventes interesse og engagement og incitament for at være med, at stige betydeligt.

Mulighed for, at erhvervsorganisationer gennem medlemskab åbner for partnerskaber, øget forankring i samfundet, øget engagement og incitament til, at

## Antal ulykker med trafikant-, køretøjs- og vejfaktorer (Ulykkesfaktorer)



være med og gøre en forskel på sikkerhedsområdet. Erhvervslivet formodes at have en stor interesse i at vise social-responsability etc.

Politiet får mulighed for, at sammenkoble de forebyggende initiativer der p.t. pågår i politiets regi, sådan borgerne, trafikanterne, misbrugerne, fartsyndere, lovovertræderne kan opnå en holistisk tilgang til politiets indsats og gennem en holistisk indsats kan opnå en forbedret dialog med borgerne og derved opnå fælles forventninger om værdigrundlag og fælles forståelse for god adfærd. Samlet set vurderes det, at forankring af Sikkerhedsråd under Kredsradene i Politikredsene, styrker politiets forebyggende indsats og at der være tale om væsentlige synergieffekter.

### Vejdirektoratet følger ti år gammel strategi

Transportministeriets strategi fra 2002, som er beskrevet i rapporten "Mobilitet der skaber værdi" har siden 2009 været Vejdirektoratets erklærede strategi, formuleret i Resultatkontrakterne i 2009 og 2010. Strategien er udformet år før kommunalreformens gennemførelse, og derfor eksisterer Vejcentre og Regionale Færdselssikkerhedsudvalg ikke i strategien. Den forebyggende indsats med kampagner og information er ikke omtalt i den ti år gamle strategi. Vejdirektoratet spiller stadig en meget vigtig rolle i trafiksikkerhedsarbejdet. Derfor er det vigtigt, at Vejdirektoratet fortsætter med at være en del også af kampagner og informationsaktiviteterne.

Ved at alene få observatørstatus i de nye Sikkerheds-

råd opnår Vejdirektoratet at kunne træde et skridt tilbage i netop denne gren af den forebyggende indsats.

### Politiet får gjort op med skæve grænser

Politiets medvirken i nye Sikkerhedsråd øges total set. Det skal dog bemærkes, at politiet i de nu nedlagte Regionale Færdselssikkerhedsudvalg var repræsenteret, i op til tre Regionale Færdselssikkerhedsudvalg, for at imødekomme de lidt "skæve" administrative Vejcentergrænser. Fremover vil lederen af Færdselspolitiet kun være repræsenteret i et udvalg.

Med nye Sikkerhedsråd forankret i hver Politikreds opnås en betydelig styrkelse af den Regionale sikkerhedsindsats. Til at varetage Sikkerhedsrådenes funktion, nedsættes et sekretariat, som får reference direkte til lederen af færdselspolitiet. Sekretariatet foreslås bestå af to fuldtidsmedarbejdere.

### Økonomiske fordele og besparelspotentiale

Ved ny organisation og samling af den kampagne og informationsmæssige indsats på sikkerhedsområdet forventes det, at Vejdirektoratet kan spare administrative resurser. Et forsigtigt overslag indikerer, at Vejdirektoratet ved at overdrage al kampagne og informations aktivitet kan spare mellem 8 og 10 årsværk, foruden de sekretariatsmedarbejdere der nu overføres til politikredsene.

Besparelserne findes dels ved at de såkaldte driftskampagner og natur og miljøkampagner overgår til planlægning, udførelse og evaluering i de nye Sik-

kerhedsråd, tillige kan driften af de såkaldte Grønne Pulje Kampagner overdrages til de nye Sikkerhedsråd. De grønne Puljekampagner udgøres p.t. af en motorcykelkampagne, en pendlerduel og en virksomhedskampagne. De Grønne Pulje Projekter blev i øvrigt udarbejdet i Regi af de Regionale Færdselssikkerhedsudvalg.

### Troværdig afsender

Vigtigheden af et trafikikkerhedsbudskab og et budskabs gennemslagskraft understreges af afsenderens legitimitet og troværdighed mere end varierende afsender adresser, som kræver insider kendskab for at afkode. Eksempelvis er det umiddelbart uforståeligt, at en færdselssikkerhedskampagne, som skal få trafikanter til, at sænke farten og vise hensyn fordi vejarbejdere færdes på og langs vejen ikke har samme afsender som en færdselssikkerhedskampagne, som skal få trafikanter til, at sænke farten og vise hensyn fordi der bor og færdes borgere – børn, unge og gamle ved og langs vejene, når afsenderne har samme postadresse.

Tilsvarende er det formålstjenstligt at hensyntagen til andre trafikanter, borgere, fodgængere, cyklister, beboere ved og langs vejene når indsatsen handler om, at påvirke til en bedre affaldskultur og adfærd ved at gøre brug af opstillede affaldsbeholdere, og at formidlingen sker fra den samme afsender. Effekten af kampagne og informationsindsatsen optimeres, målrettes og øges når det helt overordnede budskab træder tydelig og klart frem i hvert enkelt initiativ.

Den Nye struktur kan gennemføres med de midler

der hidtil er blevet anvendt, og som blev øremærket til trafikikkerhedskampagner og informationer ved kommunalreformens gennemførelse i 2007 i alt 33 mio. kr.

De oprindelige 33 årsværk blev i 2007 udmøntet som 30,5 årsværk. 2 fuldtidsårsværk i hver politikreds i alt årsværk fordeles ligeligt mellem de 12 politikredse til varetagelse af formandskab, og to ordinære politimedlemskaber.

De øvrige midler blev øremærket til kampagne og informationsaktiviteter, hvor Rigspolitiet bestyrede en del af midlerne med de deraf følgende administrative udfordringer. Også på dette område opnås der fordele ved en ny forankring af i politiets regi.

### Koordinationsudvalget skal inddrages

Sikkerhedsrådenes organisation og struktur drøftes på ekstraordinært koordinationsudvalgs med henblik på, at etablere og genskabe en god samarbejdskultur hvor gensidig og rettidig information og orientering er en ufravigelig pligt for alle parter.

Det er koordinationsudvalget som formelt nedsætter og beslutter omplacering af de Regionale Færdselssikkerhedsudvalg. Kommissorium for de nye Sikkerhedsråd tager udgangspunkt i kommissorium for de Regionale Færdselssikkerhedsudvalg og besluttes ligeledes af koordinationsudvalget. Den nyligt nedsatte Havarikommission kan drage fordel af at der stadig er et Regionalt Lokomotiv, at spænde foran trafikikkerhedstoget. Derfor skal den nye organisation nedsættes og sættes i drift snarest muligt.

Færdselslovens § 3 i kapitel 2 er færdselspolitets grundlov og bør også være kampagne og informationsinitiativtager og afsenderes grundlov:

§ 3. Trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Der skal også vises hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen.

Stk. 2. Særligt hensyn skal vises over for børn, skolepatruljer, ældre mennesker samt personer, der ifølge særligt af justitsministeren fastsat kendetegn eller i øvrigt, efter hvad der fremgår af omstændighederne, lider af svækket syn eller hørelse eller anden legemlig mangel eller sygdom, som er til ulempe for dem i færdslen.

Stk. 3. Det påhviler politi og vejmyndigheder efter samråd med skolerne at træffe foranstaltninger til at beskytte børnene mod farerne fra den kørende færdsel på deres vej til og fra skolen.





## Trafiksikkerhed... historien

Forebyggelse af trafiksikkerhed har stået højt på den politiske dagsorden, siden Færdselssikkerhedskommissionens første handlingsplan i 1988 udkom.

Amterne oprettede på anbefaling af handlingsplanen færdselssikkerhedsudvalg, og blev ligeledes som anbefalet, lokomotiv for den færdselssikkerhedsforebyggende indsats, hvilket de var med en stor gennemslagskraft frem til Amternes nedlæggelse i 2006.

“Vejdirektoratet får en central rolle, når direktoratets seks nye Vejcentre skal fungere som sekretariat for det fremtidige regionale arbejde på trafiksikkerhedssområdet. Jeg har stor tiltro til, at Vejdirektoratet vil løfte denne opgave”.

Flemming Hansen, tidligere Trafik- og Energiminister

### 20 års arbejde - et positivt resultat

Resultatet af Amternes indsats, som skal ses som en samarbejdende indsats, hvor de mest markante aktører på færdselssikkerhed og trafikområdet samarbejde om, at nå de mål Færdselssikkerhedskommissionen over den knap 20 årige periode, blev et særdeles markant og positivt resultat. En kontinuerlig nedgang i de mest alvorlige trafikulykker på de danske veje.

### Større enheder efter amternes nedlæggelse

Ved Amternes nedlæggelse blev de Amtslige færdselssikkerhedsudvalg samlet i større enheder og med

en klar struktur på samarbejdsorganisationen mellem berørte myndigheder og interesseorganisationer, som i teorien gav friere aktionsmuligheder for samarbejdsrelationer med de primære målgrupper, nemlig trafikanterne, som i andre sammenhænge benævnes borgere.

Resultatet af organisationsændringen betød en øgning i antallet af dræbte på 100 i både 2007 og 2008, hvorefter den positive udvikling i de mest alvorlige trafikulykker igen blev reableret. I 2011 blev 221 mennesker dræbt i trafikken, oplyser Vejdirektoratet i en pressemeddelelse.

### Beskeden indsats med stort resultat

Amterne bidrog endvidere også med målrettede forebyggende indsatser på Trafik og Miljø området i en kombineret årlig indsats, gennemført via Amternes færdselssikkerhedsudvalg og sekretariater. En indsats som på trods af det forholdsvis beskedne omfang var med til, at påvirke resultatet af den samlede færdselssikkerhedsmæssige indsats i gunstig retning.

“Ministeren bedes i fortsættelse af kommunalreformen, hvor amternes koordinerende rolle på færdselssikkerhedsområdet forsvinder, redegøre for den fremtidige struktur på færdselssikkerhedsområdet, herunder politiets deltagelse og engagement heri?”

Spørgsmål stillet til justitsminister Lene Esepersen d. 23. juni 2006 af daværende trafikpolitiske ordfører Morten Bødskov

## Mulighed for synergier

Energi og trafik, trafik og miljø, natur og trafik, er beslægtede områder hvor samfundsdebatten allerede ser på mulige synergieffekter af målrettede indsatser kan betyde væsentlig påvirkning af holdninger og adfærd. Denne tanke kan også forfølges i de nye sikkerhedsråd, i bestræbelserne for, at nå målsætning om færre dræbte og tilskadekomne i trafikken.

## Samarbejde med forskellige sektorer er vigtig

Problematikken med at opnå hensigtsmæssig adfærd kan og skal påvirkes fra mange forskellige vinkler. Kommunikation og information alene gennem ensidige trafik og færdselsbudskaber er ikke længere tilstrækkelig til en fortsat effektiv indsats, efter knap 25 års kommunikation og debat med udgangspunkt i færdselssikkerhedskommissionens handlingsplaner. Nye adfærdspåvirkende dialogværktøjer skal tages i brug, og nye samarbejdspartnere skal inddrages både fra offentlige forvaltninger og private interesseorganisationer, erhvervsliv, fonde, foreninger m.v.

Ildfluen - en ny måde at kombinere synlighed og sikkerhed. Samarbejde med smykkefirmaet Rabinovich.



## Regionalstruktur - succes måles i antal dræbte

Omorganisationen til større enheder forankret i Vejdirektoratet, kan vurderes umiddelbart til, at være en succesfuld organisatorisk ændring.

Efter en indkøringsfase hvor den gunstige trend fra Amternes tid, i en toårig periode, blev afløst af en stigning og status quo i udviklingen i den alvorligste statistik.

## Vejdirektoratet træder ud af arbejdet

Vejdirektoratet besluttede 12. januar 2012, at man ikke længere ønsker at sekretariatsfunktion og deltagelse i Regionale Færdselssikkerhedsudvalg skal være en del af Vejdirektoratets kerneydelser. Vejdirektoratet aflyste med øjeblikkelig virkning alle planlagte aktiviteter i de Regionale Færdselssikkerhedsråd.

## Vejdirektoratets begrundelse - besparelse

Besparelser blev angivet som begrundelse for Vejdirektoratets beslutning. I Finansloven for 2012 er sek-

retariatsfunktionerne og de Regionale Færdselssikkerhedsråd medtaget i Vejdirektoratets samlede budget.

Vejdirektoratet fungerer endvidere som sekretariat for det regionale arbejde på trafikikkerhedsområdet og varetager således opgaver i relation til kampagne- og informationsindsatser samt mindre enkeltstående projekter mv.

Uddrag fra Finansloven for 2012 omkring almindelig virksomhed

## Uhensigtsmæssigheder i organisatorisk placering ved strukturreform

Med den organisatoriske ændring i 2006-07 blev snitfladerne mellem de to statslige aktører uklare: Sikker Trafik under Justitsministeriet og Vejdirektoratet under Transportministeriet.

Vejdirektoratets legitimitet er bundet op på Vejloven. Kampagne og Information er ikke medtaget i Vejloven. Vejlovens § 10 kan i sammenhæng med Vejdirektoratets øvrige værdigrundlag stille Vejdirektoratet i et dilemma og et interessemodsætningsforhold, idet visse kampagne og informationsemner og temaer kan synes uforenelige med netop Vejlovens § 10.

## Almindelige bestemmelser om vejenes administration

§ 10. Det påhviler vejbestyrelserne at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Stk. 2. Vejbestyrelserne bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på deres veje og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje, medmindre andet er bestemt.

Stk. 3. En kommunal vejbestyrelse kan lade de arbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre ved en anden vejbestyrelses foranstaltning samt afgive tilbud på arbejder, der af en anden vejbestyrelse er udbudt i licitation. Transportministeren fastsætter nærmere regler herom.