Organisering af trafiksikkerhedsarbejdet

Af direktør Ulla Engel, medlem af Vejsektorrådet



Forbedringen af trafiksikkerheden er i de senere år gået i stå. Faldet i antallet af trafikdræbte er tilsyneladende stagneret til omkring 500 dræbte pr. år. Det er væsentligt mere end i vore nabolande. Der arbejdes på mange fronter for at forbedre trafiksikkerheden i Danmark, men spørgsmålet er om indsatserne kan effektiviseres f.eks. gennem et tættere samarbejde mellem de involverede parter, herunder de ansvarlige myndigheder.

Den grønne betænkning

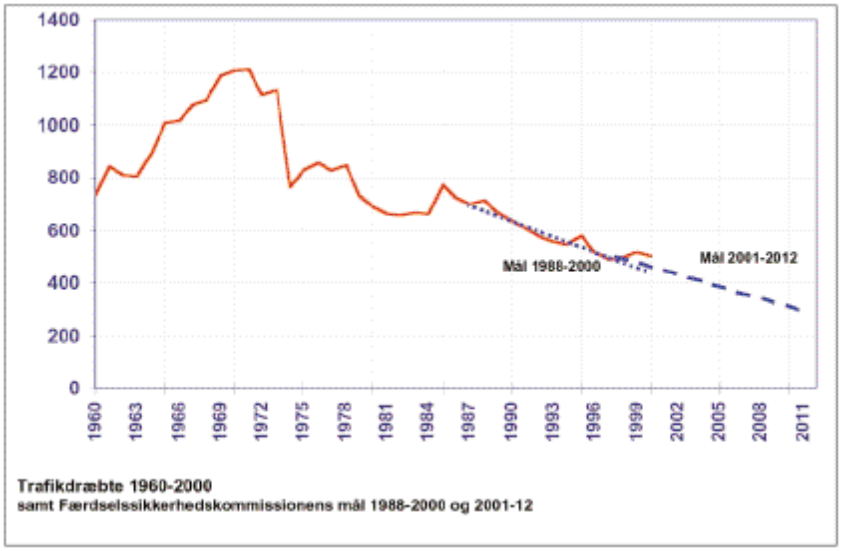
Indsatsen for en bedre trafiksikkerhed på de danske veje tog for alvor fart med "Den grønne Betænkning" fra 1988. I den opstillede Færdselssikkerhedskommissionen for første gang en samlet plan for trafiksikkerhedsarbejdet med konkrete mål for udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne. Der blev opstillet i alt 32 foranstaltninger, heraf 16 statslige og 16 lokale. De enkelte foranstaltninger blev vurderet i forhold til deres pris og deres effekt på trafiksikkerheden. Foranstaltningerne i betænkningen er i vidt omfang gennemført.

Den grønne betænkning omfattede perioden 1988-2000. Ved udløbet af perioden kunne der konstateres et fald i antallet af dræbte og tilskadekomne, uden at planens mål dog kunne opfyldes. Den faktiske udvikling i antallet af dræbte og de opstillede mål er vist på figur 1.

Status for trafiksikkerhedsarbejdet

Den trafiksikkerhedspolitiske status i begyndelsen af 2001 kan kort beskrives således:

- Antallet af dræbte i trafikken ligger, som nævnt, på ca. 500 på årsbasis med tendens til stagnation. Antallet af alvorligt tilskadekomne ligger på årsbasis på ca. 4.400. Regeringen har i sin redegørelse til Folketinget tilsluttet sig Færdselssikkerhedskommissionens mål om, at disse tal skal ned på højst 300 dræbte og 2.400 alvorligt tilskadekomne. Dette mål svarer til dagens situation i Sverige og Storbritannien.



Figur 1. Udvikling i antallet af dræbte sammenholdt med de opstillede mål.

- Færdselssikkerhedskommissionen har i sit udspil fra sidste år fremlagt en ny handlingsplan baseret på fem overordnede strategier, nemlig:

  1. Alle aktører skal arbejde aktivt for at få den enkelte trafikant med i trafiksikkerhedsarbejdet.
  2. Private og offentlige virksomheder opfordres til at udarbejde virksomhedsplaner for trafiksikkerhed.
  3. Kommuner, amter og lokale færdselssikkerhedsudvalg opfordres til at arbejde systematisk med trafiksikkerhed, herunder evt. at udarbejde handlingsplaner for trafiksikkerhed og gennemføre konkrete indsatser for større trafiksikkerhed med udgangspunkt i egne problemer, behov og ressourcer.
  4. Trafiksikkerhedsarbejdet koncentreres om 4 nøgleområder, nemlig ulykker med for høj fart, ulykker med spiritus, ulykker med cyklister og ulykker i kryds.
  5. Forskning, udvikling og videnindsamling om trafiksikkerhed og trafikantadfærd skal styrkes.

- Amters og kommuners aktivitetsniveau på trafiksikkerhedsområdet er stigende. Det kan ses på flere områder, f.eks. har 11 ud af de14 amter i dag en samlet plan for trafiksikkerhedsarbejdet, og det samme gælder ca. 45% af kommunerne. I en evalueringsrapport fra Vejdirektoratet vedrørende 42 kommunale trafiksikkerhedsplaner konkluderes det bl.a.:

  1. at planlægningen af trafiksikkerhed har bidt sig fast i de kommuner, som er gået i gang

2. at støtten fra Trafikpuljen har haft afgørende betydning, og
3. at det faglige samarbejde mellem de involverede myndigheder – Vejdirektoratet, politiet, amterne og kommunerne bør styrkes væsentligt i det fortsatte arbejde med trafiksikkerhedsplanlægning.

Effektivt trafiksikkerhedsarbejde

En af nøglerne til et effektivt trafiksikkerhedsarbejde ligger hos kommunerne. Det må være et kortsigtet mål i trafiksikkerhedsarbejdet, at alle kommuner arbejder med trafiksikkerhedsplaner – helst som en del af den løbende kommuneplanlægning.

En anden nøgle ligger hos Vejdirektoratet, hvor bl.a. de statslige puljer administreres. Her er den tætte kontakt mellem de kommunale medarbejdere og centrale tovholdere og vejledere af stor værdi for effekten af og erfaringerne omkring de støttede lokale trafiksikkerhedsprojekter. De fleste faglige miljøer på trafiksikkerhedsområdet er beskedne – i mange kommuner hviler det på en enkelt medarbejder.

En tredje nøgle ligger hos amterne, der dels selvstændigt administrerer trafiksikkerheden på "deres" vejnet, dels påvirker trafikkens adfærd og forløb på en del af det kommunale vejnet. Et tæt samarbejde, ikke mindst politisk, mellem amter og kommuner vil medføre koordinerede og sikrere trafikale dispositioner.

En fjerde nøgle ligger hos politiet – både de lokale politikredse og færdselspolitiet. Der findes mange gode eksempler på samarbejde mellem politiet på den ene side og amter og kommuner på den anden. Politiets forebyggende indsats for trafiksikkerheden er en meget vigtig faktor. Denne indsats skal i videst muligt omfang indarbejdes i amters og kommuners planlægning.

En femte nøgle ligger hos de overordnede, lovgivende myndigheder, hvor størrelser som hastighedsgrænser, sikkerhedsudstyr i biler samt repressalier ved overtrædelse af færdselsloven har vist sig at have betydelig indflydelse på udviklingen i ulykkestallet. En fortsat indsats her vil efter min mening være særdeles vigtig for opnåelse af de opstillede mål.

Endelig bør der også lægges mere vægt på institutioners og private virksomheders trafiksikkerhedsindsats. Alle virksomheder med megen transport – både af gods og personer – bør arbejde aktivt og udadvendt med trafiksikkerhed, helst i tæt kontakt med lokale myndigheder.

Koordineret indsats

Jeg tror, at en væsentlig faktor i et vellykket og effektivt trafiksikkerhedsarbejde er evnen og viljen til på alle niveauer at koordinere indsatserne og samarbejde om planlægningen og de konkrete projekter. Trafiksikkerhedsarbejdet bedrives af en relativt begrænset kreds af personer spredt ud i mange forskellige små miljøer – ikke mindst i kommunerne. Det betyder bl.a. at formidling af viden og erfaringer mellem de enkelte miljøer bliver utrolig vigtig.

Her hviler et stort ansvar ikke mindst på Vejdirektoratet og på amterne, men også politiet, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Danmarks TransportForskning er centrale samarbejdsparter, som har et betydeligt ansvar for at formidle viden til hinanden og til kommunerne.

Spørgsmålet er, hvordan det skal gribes an. Vi skal være sikre på, at de begrænsede ressourcer bruges bedst muligt, og det betyder bl.a., at trafiksikkerhedsplaner og projekter skal have den højest mulige kvalitet baseret på den senest tilgængelige viden og de nyeste erfaringer.

Endelig bør dialogen med brugerne – trafikanterne – blive bedre. Det er svært at kommunikere saglig viden om trafiksikkerhed ud til trafikanterne. Debatten i medierne er ofte præget af myter og halve sandheder. Måske skulle eksperterne mere på banen i den løbende debat.

Under alle omstændigheder tror jeg, at den trafiksikkerhedspolitiske indsats må intensiveres, hvis vi skal nå de opstillede mål. Det er spændende at se, hvordan parterne vil gribe det an.