

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl.

Retsudvalget

(Alm. del - bilag 1096)

færdsel

(Offentligt)

Folketingets Retsudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 31. august 2004  
J.nr. : 409-79

Retsudvalget har i brev af 17. august 2004 stillet mig følgende spørgsmål 334 og 335 (Alm. del - bilag 1045), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 334:**

"Hvordan vil det i fremtiden og i forlængelse af strukturaftalen blive sikret, at investeringerne i vejombygninger foretages der, hvor de giver den bedste samfundsøkonomiske forrentning?"

**Svar:**

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

Dette indebærer – medmindre andet er bestemt – at det er de enkelte vejbestyrelser, der 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.

Strukturreformen vil ikke indebære ændringer af denne overordnede arbejdsdeling. Det vil derfor ganske som i dag være den enkelte vejbestyrelse, der har ansvaret for anlæg, drift og vedligeholdelse af deres veje.

For så vidt angår kommunevejene, vil det således fortsat være den enkelte kommunalbestyrelse, der har vejbestyrelsesansvaret. Dette gælder i forhold til såvel de nuværende kommuneveje som de veje, kommunerne overtager fra amterne.

Regeringen forventer, at strukturændringen vil medføre, at der skabes større og mere bæredygtige faglige enheder i både kommunerne og staten. Dette vil styrke grundlaget for de politiske prioriteringer, herunder også anvendelsen af

vejnettet.

Trafiksikkerhedsarbejdet er i dag fordelt mellem de tre vejbestyrelsesniveauer, idet den enkelte vejbestyrelse har ansvaret for eget vejnet. Udgangspunktet for den kommende reform er, at denne klare overordnede arbejdsdeling i vejsektoren fastholdes.

Sortpletarbejdet baseres på uheldsdata samt vejdata fra foreliggende vejforvaltningssystemer. Både registreringen af uheldsdata og vejforvaltningssystemer forventes fortsat udviklet og anvendt af kommunerne og staten. Reformen indebærer således netop en styrkelse af den faglige mulighed for at forbedre og videreudvikle metoder og fremgangsmåder.

På statsligt niveau arbejdes der herudover på en række områder med at fremme trafiksikkerheden tværgående, bl.a. gennem metodeudvikling, koordinering mv. Dette arbejde, der i dag udføres i samarbejde med amter og kommuner, vil blive videreført og tilpasset en struktur med to led i vejforvaltningen. Her forventes også Vejdirektoratets lokalkontorer at kunne bidrage fagligt.

Reformen forventes generelt at føre til en styrkelse af grundlaget for statens varetagelse af denne type sektor-rettede opgaver, bl.a. fordi overdragelsen af de mest overordnede veje til staten også vil føre til en koncentration af kompetencerne og give et kompetenceløft på statsligt niveau. Dette vil også få betydning for trafiksikkerhedsarbejdet, herunder på de veje, der overføres til staten.

Hvad angår den primærkommunale indsats forventes samlingen af kompetencerne i de kommunale forvaltninger på færre enheder som nævnt at betyde en styrkelse af fagligheden i de kommunale vejforvaltninger. Det vil tilsvarende kunne betyde et løft til det lokale trafiksikkerhedsarbejde.

Det vil i forbindelse med den analyse, der skal danne grundlag for fordelingen af vejnettet mellem kommuner og staten, blive vurderet, hvordan det trafiksikkerhedsarbejde, der p.t. koordineres via amterne, bedst muligt kan videreføres i en ny forvaltningsstruktur.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

Modtaget via elektronisk post. Der tages  
forbehold for evt. fejl.

Dato:

Retsudvalget  
(Alm. del - bilag 1100)  
færdsel  
(Offentligt)

---

TRU, Alm. del - bilag 1340  
KOU, Alm. del - bilag 355  
Christiansborg  
1240 København K.

Kontor:  
Sagsnr.:  
Dok.:

Færdselskontoret  
2004-150-0559  
FRM20635  
+ bilag

Vedlagt fremsendes i 5 eksemplarer besvarelse af spørgsmål nr. 326-333 af 13. august 2004 fra  
Folketingets Retsudvalg (Alm. del – bilag 1038).

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon: 33 92 33 40  
Telefax: 33 93 35 10

E-post: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)  
Internet: <http://www.jm.dk>

# Justitsministeriet

## Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdselskontoret  
Sagsnr.: 2004-150-0559  
Dok.: FRM20626

**Besvarelse af spørgsmål nr. 326-333 af 13. august 2004 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. Del – bilag 1038).**

### Spørgsmål nr. 326:

”Hvordan vil det i forlængelse af strukturaftalen blive sikret, at der fastholdes et ensartet og højt trafiksikkerhedsniveau på tværs af fremtidige kommunegrænser?”

### Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet udtalelser fra Trafikministeriet, Amsrådsforeningen og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Trafikministeriet har oplyst følgende:

”Det er regeringens overordnede forventning, at strukturændringen vil medføre, at der skabes større og mere bæredygtige faglige enheder i både kommunerne og staten.

Trafiksikkerhedsarbejdet er i dag fordelt mellem de tre vejbestyrelsesniveauer, idet den enkelte vejbestyrelse har ansvaret for eget vejnet. Udgangspunktet for strukturreformen er, at denne klare overordnede arbejdsdeling i vejsektoren fastholdes.

På statsligt niveau arbejdes der på en række områder med at fremme trafiksikkerheden tværgående, bl.a. gennem metodeudvikling, koordinering mv. Dette arbejde, der i dag udføres i samarbejde med amter og kommuner, vil blive videreført og tilpasset en struktur med to led i vejforvaltningen. Her forventes Vejdirektoratets lokalkontorer at kunne bidrage fagligt.

Reformen forventes generelt at føre til en styrkelse af grundlaget for statens varetagelse af denne type sektor-rettede opgaver, bl.a. fordi overdragelsen af de mest overordnede veje til staten også vil føre til en koncentration af kompetencerne og dermed et kompetenceløft på statsligt niveau. Dette vil også få betydning for trafiksikkerhedsarbejdet, herunder på de veje, der overføres til staten.

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon: 33 92 33 40  
Telefax: 33 93 35 10

E-post: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)  
Internet: <http://www.jm.dk>

Hvad angår den primærkommunale indsats forventes samlingen af kompetencerne i de kommunale forvaltninger på færre enheder at betyde en styrkelse af fagligheden i de kommunale vejforvaltninger. Det vil tilsvarende kunne betyde et løft til det lokale trafiksikkerhedsarbejde

en ny forvaltningsstruktur.

For så vidt angår spørgsmålet om vejenes indretning og standard kan det oplyses, at efter lov om offentlige veje § 10 påhviler det vejbestyrelserne at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Dette indebærer – medmindre andet er bestemt – at det er de enkelte vejbestyrelser, der 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.

Strukturreformen vil ikke indebære ændringer af denne overordnede arbejdsdeling. Det vil derfor ganske som i dag være den enkelte vejbestyrelse, der har ansvaret for anlæg, drift og vedligeholdelse af deres egne veje.

For så vidt angår kommunevejene vil det således fortsat være den enkelte kommunalbestyrelse, der har vejbestyrelsesansvaret. Dette gælder i forhold til såvel de nuværende kommuneveje, som de veje, kommunerne overtager fra amterne.”

Amtsrådsforeningen har oplyst følgende:

”Amternes arbejde med færdselssikkerhed har mange facetter, og der er forskel på, hvilke opgaver amterne har prioriteret at sætte fokus på. På grund af den korte tidsfrist har Amtsrådsforeningen ikke haft mulighed for at indhente nøjagtige oplysninger om hverken ressourceforbrug eller præcise beskrivelser af de opgaver, amterne varetager. Beskrivelsen af amternes opgaver på området har derfor generel karakter.

#### *Amternes opgaver*

Amterne varetager i dag en væsentlig del af det færdselssikkerhedsarbejde, der gennemføres i Danmark. Amternes arbejde med færdselssikkerhed falder indenfor følgende fem hovedoverskrifter:

- ☐ Vidensindsamling/Analyse
- ☐ Vejteknik
- ☐ Fysisk planlægning
- ☐ Kampagner
- ☐ Samarbejde med interessenter

#### *Vidensindsamling/Analyse*

Amterne indsamler data om trafik og uheld. På baggrund af de indsamlede data udarbejdes uheldsstatistik og analyser, der danner baggrund for alle regionale og mange lokale/kommunale færdselssikkerhedstiltag. På baggrund af analyserne følger amterne op på hvert års tiltag og sætter effekterne af disse i relation til de opstillede mål.

(Løbenr. 24160)

### *Vejteknik*

En stor del af amternes færdselssikkerhedsarbejde består i forøgelse af trafikikkerheden via forbedringer af vejnettet. Vejtekniske ændringer og forbedringer udgør en væsentlig del af opfølgningen på amternes omfattende arbejde med "sorte pletter" på vejnettet. Der er ligeledes øget opmærksomhed på løsninger, der tilgodeser trafikikkerhed ved planlægning og udførelse af nyanlæg.

### *Fysisk planlægning*

Amterne arbejder med trafikikkerhed som en del af den fysiske planlægning. Hensyn til trafikikkerhed spiller ind i arbejdet med regionplanerne, hvor det især er i forbindelse med administration og regulering af adgangsbestemmelserne på det overordnede vejnet, at trafikikkerheden kommer til udtryk, men også i forbindelse med udlæg til nye veje. Hensynet til trafikikkerhed indgår også i amternes bemærkninger til kommunernes kommuneplaner og lokalplaner.

### *Kampagner*

På landsplan samarbejdes om gennemførelse af trafikikkerhedskampagner (herunder primært den årlige kampagne om fart) med det formål at sikre koordinering af arbejdet og samle så mange ressourcer som muligt. Baggrunden er bl.a., at der er enighed om, at landsdækkende kampagner skal være lokalt forankrede for at få gennemslagskraft. I det landsdækkende samarbejde deltager Rådet for Større Færdselssikkerhed, alle amter, ca. 10 politikredse og omkring 50 kommuner. Amterne er det primære koordinerende led mellem Rådet for Større Færdselssikkerhed og kommunerne.

Amterne gennemfører derudover lokale/regionale kampagner, hvor der bl.a. sættes fokus på trafikikkerhed og den enkelte trafikants ansvar. Amterne er i dag en drivende kraft i det samlede arbejde med kampagner til forbedring af færdselssikkerhed, idet det er amterne, der sikrer, at der kører kampagner med deltagelse af kommunerne. F.eks. er det amterne, der sørger for og koordinerer den årlige skolestartskampagne. Amterne står for indkøb af materialer og hjælp til gennemførelse af kampagner.

### *Samarbejde med interessenter*

Amterne koordinerer og sikrer samarbejde med relevante aktører såvel regionalt som på tværs af amter og på landsplan. Samtlige amter har nedsat færdselssikkerhedsråd med repræsentation af samtlige relevante aktører, dvs. kommuner, politikredse og samarbejde om og med trafikantgrupper i regionen som f.eks. skoler (skolebørn), unge, ældre mv. Her sikres koordineringen af kampagner og andre tiltag, der kræver enighed om handling.

For at sikre fremdrift og udvikling i arbejdet med trafikikkerhed tilbyder amterne, udover at koordinere og initiere samarbejde og kampagner, kommunerne rådgivning og støtte indenfor en række konkrete områder af trafikikkerhedsarbejdet. Det drejer sig f.eks. om hjælp til stedfæstelse af trafikulykker, uheldsanalyser, sortpletudpegning og opstilling af forslag til løsninger. Der tilbydes hjælp til trafikikkerhedsmæssig revision

(Løbenr. 24160)

af kommunale vejprojekter og udarbejdelse af kommunale trafikikkerhedsplaner.”

Rådet for Større Færdselssikkerhed har oplyst følgende:

”Færdselssikkerhedskommissionen pegede i betænkning nr. 1157 af december 1988 på, at færdselssikkerheden på landsplan kun kunne forbedres gennem styrkelse af det lokale færdselssikkerhedsarbejde herunder oprettelse af lokale færdselssikkerhedsråd i amter og kommuner. Alle amter har oprettet trafikikkerhedsråd, mens kun ca. 60 kommuner pr. august 2004 har gjort det samme.

Amterne har siden 1988 løftet det lokale trafikikkerhedsarbejde både på det regionale amtslige niveau og som drivkraft for det kommunale færdselssikkerhedsarbejde. Samtlige amter arbejder på at nå Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om 40 pct. reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i 2012.

Amternes opgaver i forhold til det regionale trafikikkerhedsarbejde er i dag bl.a.:

- Koordinering af kampagneaktiviteter, deltagelse i landsdækkende kampagner mv.
- Sikring af trafikikkerheden og fremkommeligheden på det samlede vejnet på tværs af kommunegrænserne
- Vurdering af kommunale anlægsprojekter i forhold til trafikikkerhed
- Motivation og koordination af det kommunale trafikikkerhedsarbejde

Nedlæggelsen af amterne efterlader et tomrum i forhold til den nuværende struktur, som kræver politisk stillingtagen.

En stor del af amternes arbejde med trafikikkerhed er knyttet til vejbestyrelsesrollen. Sortplet-arbejdet, ombygning af farlige kryds og vejstrækninger, lokale hastighedsnedsættelser mv. er opgaver, som naturligt vil følge det amtslige vejnet til henholdsvis Vejdirektoratet og kommunerne efter nedlæggelsen af amterne. I den forbindelse finder Rådet for Større Færdselssikkerhed det vigtigt, at Vejdirektoratet overtager amternes koordinerende rolle for at sikre, at trafikikkerheden ikke vil blive forringet på det samlede vejnet som følge af kommunale erhvervsinteresser og lokale prioriteringer af fremkommelighed højere end trafikikkerhedshensyn.

Af hensyn til trafikikkerheden vurderer Rådet for Større Færdselssikkerhed, at der kan blive behov for, at Vejdirektoratet overtager en større del af det amtslige vejnet end de 20 pct., der på nuværende tidspunkt er lagt op til, samt at Vejdirektoratet får kompetence til at gribe ind overfor kommunernes vejplanlægning.

De regionale kampagner og det lokale trafikikkerhedsarbejde skal løftes i et nyt regi, såfremt aktiviteterne og motivationen til at arbejde med trafikikkerhed i kommunerne skal fastholdes på nuværende niveau.

(Løbenr. 24160)

Amterne har i forhold til trafikikkerhedsarbejdet i kommunerne haft en koordinerende rolle. I amterne er der nedsat færdselssikkerhedsudvalg med repræsentanter fra kommunerne og politiet. I udvalgene drøftes og koordineres indsatsen både i forhold til vejtekniske spørgsmål, kampagner og amterne inspirerer og motiverer kommunerne til en øget og fortsat indsats. Herudover rådgiver amterne kommunerne i trafikikkerhedsspørgsmål, hvortil den fornødne ekspertise ikke findes i kommunerne.

Amterne koordinerer både kommunernes deltagelse i landsdækkende fælleskampagner fra Rådet for Større Færdselssikkerhed f.eks. hastigheds- og spritkampagner og de lokale kampagner i forbindelse med skolestart, indsatsen målrettet unge bilister og f.eks. lokale spritkampagner. Kampagnerne foregår i tæt samarbejde med det lokale politi, hvorfor det er muligt at kombinere informationsindsatsen med effektiv lokal politikontrol på udvalgte steder.

Udover den egentlige kampagneindsats udfører amterne også trafikikkerhedsarbejde gennem f.eks. undervisning af folkeskoleelever, lokale udrykningshold bestående af ambulancefolk, sygeplejersker, trafikinformatører og politi, der underviser de ældste elever i trafikikkerhed, kørekurser for ældre bilister mm.”

Jeg kan endvidere oplyse, at den faglige kompetence på vejområdet, herunder færdselssikkerhedsområdet, i dag er spredt på i alt ca. 300 enheder – lokalt, regionalt og centralt.

Ved reduktionen af antallet af kommuner vil der blive skabt større og mere bæredygtige enheder i de kommunale forvaltninger. Som anført af Trafikministeriet må det på den baggrund forventes, at fagligheden i de kommunale forvaltninger styrkes, hvilket giver bedre muligheder for at udvikle, effektivisere og forbedre vejsektoren til gavn for færdselssikkerheden. Det må ligeledes forventes, at kommunerne vil blive bedre rustet til at varetage opgaver relateret til kampagne- og anden informationsaktivitet både lokalt og på tværs af kommunegrænser.

Som det også fremgår af Trafikministeriets udtalelse, vil det tværgående arbejde på færdselssikkerhedsområdet, der foregår i statsligt regi i bl.a. Vejdirektoratet, blive videreført efter strukturreformens gennemførelse.

Rigspolitichefen har i en udtalelse bl.a. tilkendegivet, at politiet forsat vil søge at bevare det tætte samarbejde med de ansvarlige myndigheder på færdselssikkerhedsområdet. Politiet vil i den forbindelse positivt arbejde for, at den viden og erfaring, som er indhøstet ved det hidtidige arbejde i de lokale færdselssikkerhedsudvalg, vil blive nyttiggjort inden for rammerne af den struktur, der vil blive gennemført.

Rådet for Større Færdselssikkerhed forventes forsat at være initiativtager til iværksættelse og afholdelse af kampagner og andre informationsaktiviteter i samarbejde med staten og kommunerne, ligesom det eksisterende landsdækkende samarbejde mellem de fleste lokale færdselssikkerhedsudvalg og Rådet for Større Færdselssikkerhed forventes at ville fortsætte.

(Løbenr. 24160)



Det er således samlet set min vurdering, at arbejdet på færdselssikkerhedsområdet vil kunne fortsætte på et højt niveau efter strukturreformens gennemførelse.

**Spørgsmål nr. 327:**

”Hvordan sikrer man i forlængelse af strukturaftalen, at arbejdet for at nå et højt niveau for trafiksikkerheden, som især amterne er eksponent for, ikke går i stå i en længere årrække?”

**Svar:**

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet, der har oplyst følgende:

”Som angivet i besvarelsen af spørgsmål nr. 326 forventes det, at det i forbindelse med den analyse, der skal danne grundlag for fordelingen af vejnettet mellem kommuner og staten, bliver vurderet, hvordan det trafiksikkerhedsarbejde, der p.t. koordineres via amterne, bedst muligt kan videreføres i en ny forvaltningsstruktur.

Endvidere forventes som nævnt et kompetenceløft i vejforvaltningen på såvel kommunalt som statsligt niveau. Dette vil også styrke grundlaget for trafiksikkerhedsarbejdet på disse niveauer, herunder for de amtsvejstrækninger, der overføres til henholdsvis kommunerne og staten.”

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål nr. 326.

**Spørgsmål nr. 328:**

”Hvem skal i forlængelse af strukturaftalen løfte det hidtidige amtslige/regionale kampagnearbejde for trafiksikkerhed?”

**Svar:**

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Trafikministeriet har oplyst følgende:

”Som nævnt i besvarelsen af spørgsmål nr. 326 forventes reformen generelt at føre til en styrkelse af grundlaget for statens varetagelse af de sektor-rettede opgaver, bl.a. fordi overdragelsen af de mest overordnede veje til staten også vil føre til en koncentration af kompetencerne og dermed et kompetenceløft på statsligt niveau. Dette vil også få betydning for trafiksikkerhedsarbejdet, herunder på de veje, der overføres til staten.

(Løbenr. 24160)

Hvad angår den primærkommunale indsats forventes samlingen af kompetencerne i de kommunale forvaltninger på færre enheder at betyde en styrkelse af fagligheden i de kommunale vejforvaltninger. Det vil tilsvarende kunne betyde et løft til det lokale trafikikkerhedsarbejde.

Disse forhold forventes også at gøre sig gældende i forhold til arbejdet med trafikikkerhedskampagner.

Desuden kan det nævnes, at der i dag er ca. 80 lokale færdselssikkerhedsudvalg i Danmark. Udvalgene er organiseret i et amt, en kommune eller en politikreds, og arbejder med information og kampagner om trafikikkerhed på regionalt og lokalt niveau.

De fleste lokale færdselssikkerhedsudvalg deltager i et landsdækkende samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed.

En stor del af den lokale kampagne- og informationsindsats vil derfor også efter gennemførelsen af strukturreformen kunne foregå gennem de lokale færdselssikkerhedsudvalg.”

Rådet for Større Færdselssikkerhed har oplyst følgende:

”Det er vigtigt at fastslå, at hvis det nuværende niveau for den lokale og regionale indsats for færdselssikkerheden skal videreføres uændret eller styrket som følge af de kommende strukturændringer, er det nødvendigt at fastholde de nødvendige ressourcer hertil. Amterne anvender pt. 20 mio. kr. om året og ca. 30 årsværk hertil. Færdselssikkerhedskommissionen har i 2000 peget på, at behovet vil være på ca. 40 mio. kr. årligt, hvis kommissionens målsætning skal nås.

Den lokale forankring er nødvendig for, at trafikikkerhedsarbejdet på lokalt og regionalt niveau kan fortsætte på samme niveau som hidtil. Men som det ser ud i dag, er der kun oprettet lokale færdselssikkerhedsråd i omkring 60 kommuner, og det er de færreste kommuner, som har personalemæssige kompetencer til at løfte opgaven med information og kampagner på nuværende tidspunkt. Selv efter en reform vil det blive svært for kommunerne at overtage opgaverne, som amterne hidtil har løftet.

Som eksempel kan nævnes, at Frederiksborg Amt, der er et af de amter, som har flest ressourcer til trafikikkerhed, i dag bruger 4,3 årsværk på information og kampagner på trafikikkerhedsområdet. Amtets trafikikkerhedssektionen består af 1 faglig leder, 4 fagmedarbejdere og en sekretær. Sektionen står for amtets kampagner og information om trafikikkerhed. Kampagnerne laves af sektionens egne medarbejdere i samarbejde med arbejdsgrupper med deltagere fra kommuner og politi. Herudover koordinerer trafikikkerhedssektionen kommunernes deltagelse i Rådet for Større Færdselssikkerheds fælleskampagner. Trafikkerhedssektionen planlægger desuden

(Løbenr. 24160)

sorte pletter og andre sikre vejombygninger. Sektionen står selv for enkelte mindre vejombygninger.

Efter strukturomlægningerne skal de 4 fagmedarbejdere og lederen fordeles til kommunerne. I dag har Frederiksborg Amt 19 kommuner. Selv med sammenlægning af flere kommuner vil der ikke blive en trafikikkerhedsmedarbejder til hver kommune. Hertil kommer, at nogle kommuner ikke vil have økonomisk mulighed for at have en fagspecialist indenfor trafikikkerhed ansat, eller at det ikke vil være attraktivt for fagspecialisterne at være ansat i kommuner uden et egentligt trafikfagligt miljø, således at den regionale koordinering heller ikke vil kunne varetages, som amterne gør i dag.

I dag har kun 1 kommune i Frederiksborg Amt sit eget færdselssikkerhedsråd.

Det er Rådet for Større Færdselssikkerheds vurdering, at der også i fremtiden vil være behov for en regional koordinering af kampagne- og informationsarbejdet på trafikikkerhedsområdet. Med opsplitningen af kompetence- og videncentrene i amterne er der en risiko for, at opgaven "lander mellem to stole" – kommunerne og staten. De fleste kommuner vil stadig selv efter sammenlægning mangle den nødvendige kompetence til at varetage opgaven på det nuværende niveau. En statslig institution uden regionale enheder vil ikke have samme føling med lokale behov og muligheder, som amterne hidtil har haft, og vil derfor ikke kunne fungere som dynamo for det lokale trafikikkerhedsarbejde.

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder, at de 20 mio.kr., der på nuværende tidspunkt anvendes til information og kampagner i amterne, uden tvivl vil kunne anvendes mere optimalt end i dag – både samfundsøkonomisk og mere effektivt – gennem en koordineret regional indsats i fremtiden.

Det er afgørende, at vi i fremtiden efter en strukturreform sikrer, at det lokale trafikikkerhedsarbejde fastholdes på mindst samme niveau som i dag både i forhold til den koordinerede indsat og de økonomiske ressourcer – og gerne højere, hvis vi skal nå Færdselssikkerhedskommissionens målsætning i 2012 om 40 pct. færre dræbte og alvorligt kvæstede i 2012."

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål nr. 326.

**Spørgsmål nr. 329:**

"Kan ministeren bekræfte, at amterne har stor erfaring i at udarbejde kampagner til trafikanterne og med gode resultater på for eksempel spritområdet, og at udarbejdelse af amtslige/regionale kampagner kræver specifikke kompetencer på dette felt, og derfor ikke kan løses af de enkelte kommuner i den fremtidige struktur?"

**Svar:**

(Løbenr. 24160)

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet, der har oplyst følgende:

"Trafikministeriet er overordnet enig i, at amterne generelt – ligesom i øvrigt kommunerne – i dag udfører et godt og seriøst arbejde på vejområdet.

Strukturreformen betyder, at der skabes en model med kun to vejbestyrelsesniveauer. Herved kan der sikres både en større borgernærhed og en større samlet faglighed i sektoren.

Den nuværende tredeling af vejbestyrelsesniveauerne med staten, amterne og de mange kommuner giver i en række tilfælde ikke tilstrækkeligt store faglige miljøer i de enkelte forvaltningsenheder. Et problem, som også kendes på trafiksikkerhedsområdet.

Derfor forventes det, som nævnt ovenfor i besvarelsen af spørgsmål nr. 326, at samlingen af kompetencerne i de kommunale forvaltninger på færre enheder vil betyde en styrkelse af fagligheden i de kommunale vejforvaltninger. Det vil tilsvarende kunne betyde et løft til det lokale trafiksikkerhedsarbejde.

Ansvar for trafiksikkerhedsarbejdet, herunder også kampagnearbejdet er i dag fordelt mellem de tre vejbestyrelsesniveauer, idet den enkelte vejbestyrelse har ansvaret for eget vejnet. Udgangspunktet for strukturreformen er, at denne klare overordnede arbejdsdeling i vejsektoren fastholdes – også på trafiksikkerhedsområdet.

Koordineringen og udviklingen af den lokale kampagne- og informationsindsats på trafiksikkerhedsområdet vil – som nævnt i besvarelsen af spørgsmål nr. 328 – i vidt omfang kunne forventes varetaget af de lokale færdselssikkerhedsudvalg."

Jeg kan oplyse, at det også er min opfattelse, at amterne generelt – ligesom i øvrigt kommunerne – i dag udfører et stort arbejde på færdselssikkerhedsområdet.

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål nr. 326, forventes det, at samlingen af kompetencerne i de kommunale forvaltninger på færre enheder vil betyde en øget faglighed i kommunerne, herunder i forbindelse med gennemførelse af kampagner og andre informationsaktiviteter lokalt og på tværs af kommunegrænser.

**Spørgsmål nr. 330:**

"Kan ministeren oplyse, hvor mange ressourcer der i amterne er brugt på trafiksikkerhedskampagner – både til amternes egne kampagner og til fælleskampagner med Rådet for Større Færdselssikkerhed – og bekræfte, at stort set ingen kommuner i dag har den fornødne kompetence til at lave egne kampagner?"

**Svar:**

(Løbenr. 24160)

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Amtsrådsforeningen.

Trafikministeriet har oplyst følgende:

"I pjecen "Trafiksikkerhed – amterne tager ansvar", Amtsrådsforeningen, 2003, angives, at amterne samlet set anvender ca. 20 mio. kr. pr. år til informationsindsatser og kampagner på trafiksikkerhedsområdet.

Som angivet i ovennævnte besvarelse forventes strukturreformen at medføre, at de faglige kompetencer på vejområdet, herunder også på trafiksikkerhedskampagner og informationsindsatser, i de primærkommunale enheder vil få et løft som følge af, at kompetencerne koncentrerer på færre og større enheder."

Rådet for Større Færdselssikkerhed har oplyst følgende:

"Rådet for Større Færdselssikkerhed har forespurgt amterne om, hvor mange ressourcer der rundt regnet har været anvendt på information og kampagner på trafiksikkerhedsområdet. Opgørelsen viser, at amterne samlet set har brugt ca. 20 mio. kr. om året på information og kampagner. Beløbene varierer fra amt til amt. Amterne har oplyst, at der samlet anvendes omkring 30 årsværk til dette arbejde. Hertil kommer en række personaleressourcer til trafiksikkerhedsarbejdet som ikke umiddelbart kan identificeres. F.eks. vejfolk, der hænger kampagneskilte op eller forebyggelseskonsulenterne, der arbejder med alkohol- og misbrugsproblemer blandt unge, anvender også en del af deres tid på trafiksikkerhed. Ressourcer, som amterne anvender på at afholde A/T- kurser (Alkohol og Trafik), er ikke med i opgørelsen.

I Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan "Hver ulykke er én for meget" fra 2000 er der forudsat samlede årlige udgifter på i alt 918 mio. kr. pr. år til trafiksikkerhedsarbejde for at nå målsætningen i 2012. Heraf forventes 124 mill. kr. anvendt til kampagne-, informations- og undervisningsindsatser. Beløbet til information mv. svarer til ca. 24 kr. pr. indbygger pr. år. Forudsætningen er, at amter og kommuner selv afholder udgifter på i alt ca. 8 og 7 kr. pr. indbygger pr. år. For de nuværende amter svarer dette til omkring 40 mio. kr. om året. Beløbene er inklusive lønudgifter."

Amtsrådsforeningen har oplyst følgende:

"Det har ikke været muligt for Amtsrådsforeningen inden for den korte frist til afgivelse af svar til Justitsministeriet at gennemføre en rundspørge til amterne om, hvor mange ressourcer der præcist anvendes på færdselssikkerhedskampagner. Rådet for Større Færdselssikkerhed har netop gennemført en rundspørge om dette emne. Ifølge rådets opgørelse anvender amterne ca. 20,05 mio. kr. om året på færdselssikkerhedskampagner. Det er i overensstemmelse med Amtsrådsforeningens seneste opgørelser, der viser, at amterne samlet anvender ca. 20 mio. kr. om året til informationskampagner. Rådet for

(Løbenr. 24160)

Større Færdselssikkerhed har endvidere opgjort, at der i amterne anvendes knap 28 årsværk på kampagnearbejdet. Det er vigtigt at være opmærksom på, at arbejdet med kampagner kun udgør en del af amternes arbejde med færdselssikkerhed, samt at de ovennævnte opgørelser kan være upræcise, idet der kan være informationsarbejde og kampagner, der ikke er taget med i budgettet.”

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål nr. 326, forventes det, at samlingen af kompetencerne i de kommunale forvaltninger på færre enheder vil betyde en øget faglighed i kommunerne, herunder i forbindelse med gennemførelse af kampagner og andre informationsaktiviteter lokalt og på tværs af kommunegrænser.

Jeg kan endvidere oplyse, at Vejdirektoratet har udarbejdet et inspirationskatalog med idéer til bl.a. færdselssikkerhedskampagner. Dette inspirationskatalog kan findes på Vejsektorportalen på Internettet ([www.vejsktoeren.dk](http://www.vejsktoeren.dk)).

**Spørgsmål nr. 331:**

”Kan ministeren bekræfte, at amterne har været lokomotiverne i det lokale trafiksikkerhedsarbejde, at alle amter har lavet handlingsplaner, som følger Færdselssikkerhedskommissionens mål om at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne med 40 pct. inden år 2012, og at alle amter arbejder målrettet for at nå dette mål både med kampagner og vejombygninger og gennem samarbejde og motivation af kommunerne?”

**Svar:**

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Amtsrådsforeningen og Trafikministeriet:

Amtsrådsforeningen har oplyst følgende:

”Hovedparten af amterne har udarbejdet handlingsplaner med henblik på at opfylde Færdselssikkerhedskommissionens mål om at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne med 40 pct. inden 2012. Kun et enkelt amt har ikke vedtaget en handlingsplan, men arbejder ud fra de samme målsætninger. På baggrund af amternes handlingsplaner har Amtsrådsforeningen udarbejdet vedlagte folder ”Trafiksikkerhed – amterne tager ansvar – strategi 2003-2012”. Folderen sendes i 80 eksemplarer, så den kan uddeles til Retsudvalgets medlemmer til orientering. I folderen opridses kort nogle af de indsatsområder, som samtlige amter forpligter sig til at arbejde med i handlingsplanerne. Derudover indeholder amternes handlingsplaner fokus på forskellige punkter, som der regionalt er behov for at sætte fokus på.

For at nå målene i handlingsplanerne har amterne intensiveret arbejdet med både de fysiske foranstaltninger til forbedring af trafiksikkerhed, kampagnearbejdet, samarbejdet

(Løbenr. 24160)

med øvrige aktører i amtet, og der er fortsat fokus på analysearbejdet i forhold til udviklingen i trafik og uheld. De fleste amter har i forbindelse med vedtagelsen af handlingsplanerne afsat yderligere ressourcer til arbejdet med forbedring af færdselssikkerhed.

Amterne arbejder konstant på at forbedre vidensgrundlaget bag trafiksikkerhedsarbejdet. F.eks. ved øget inddragelse af skadestuernes viden om uheld. Under 20 pct. af uheldene i trafikken registreres i de officielle uheldsstatistikker, der føres af politiet. Skadestuerne får kendskab til langt de fleste uheld med personskaade. Når patienterne spørges, hvor uheldet skete, får amterne afgørende ny viden, der bl.a. har ført til intensivering af sortplet-arbejdet og effektiv udbedring af disse.

Der foretages derudover aktivt opfølgingsarbejde, så det sikres, at kursen kan ændres, hvis resultaterne af trafiksikkerhedsarbejdet ikke peger i den rigtige retning.

Hovedparten af amters handlingsplaner kan ses på hjemmesiden [www.trafiksikkerhed.com](http://www.trafiksikkerhed.com). De sidste findes på de respektive amters hjemmesider."

Trafikministeriet har oplyst følgende:

"Som nævnt i svaret på spørgsmål nr. 329 er Trafikministeriet overordnet enig i, at amterne generelt – ligesom i øvrigt kommunerne – i dag udfører et godt og seriøst arbejde på vejområdet.

Det kan, jf. Trafikministeriets udtalelse af 18. maj 2004 til brug for besvarelsen af spørgsmål 1 til B 137 fra Retsudvalget, oplyses, at alle amter i Danmark har udarbejdet trafiksikkerhedsplaner.

En opgørelse i 2002 viste, at 166 kommuner på det tidspunkt havde – eller var ved et udarbejde – en plan for trafiksikkerhed, mens 46 kommuner havde en anden plan for trafik, hvori trafiksikkerhed indgik, mens 63 kommuner på daværende tidspunkt fortsat manglede at udarbejde en lokal handlingsplan for trafiksikkerhed."

Jeg kan oplyse, at det også er min opfattelse, at amterne generelt – ligesom i øvrigt kommunerne – i dag udfører et stort arbejde på færdselssikkerhedsområdet, herunder med henblik på at nå Færdselssikkerhedskommissionens mål om at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken med 40 pct. inden 2012.

Der vedlægges 80 eksemplarer af Amtsrådsforeningens pjece "Trafiksikkerhed – amterne tager ansvar – strategi 2003-2012".

**Spørgsmål nr. 332:**

"Kan ministeren bekræfte, at der er stor fare for, at dette kontinuerlige og målrettede

(Løbenr. 24160)

arbejde går i stå, når den nye struktur træder i kraft, hvis man ikke på forhånd definerer, hvem der skal have opgaven, hvem der har ansvaret, og ikke mindst øremærker midler til at iværksætte det forebyggende arbejde?"

**Svar:**

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet, der har oplyst følgende:

"Som nævnt tidligere vil det i forbindelse med den analyse, der skal danne grundlag for fordelingen af vejnettet mellem kommuner og staten, blive vurderet, hvordan det trafikikkerhedsarbejde, der p.t. koordineres via amterne, bedst muligt kan videreføres i en ny forvaltningsstruktur.

For så vidt angår investeringer på vejområdet kan det oplyses, at der i aftalen af 5. november 2003 om investeringer på trafikområdet mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne indgår en særlig pulje på 1 mia. kr. til sikkerhed og bedre kapacitet. Efter aftalen kan denne pulje også anvendes til statslig medfinansiering af lokale og regionale projekter på det nuværende kommunale og amtskommunale vejnet, hvor der er tale om væsentligt sammenfald af statslige og regionale interesser.

Der er ingen planer om som led i strukturreformen at oprette nye puljer med henblik på statslig medfinansiering af kommunale vejprojekter."

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål nr. 326.

**Spørgsmål nr. 333:**

"Hvorledes vil ministeren sikre, at kommunerne i fremtiden har trafikikkerhedsplaner, som modsvarer de nuværende amters, at der etableres lokale færdselssikkerhedsudvalg i samtlige de nye kommuner, samt at det lokale trafikikkerhedsarbejde fastholdes på samme niveau som i dag?"

**Svar:**

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet, der har oplyst følgende:

"Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. 332, hvoraf det fremgår, at det i forbindelse med den analyse, der skal danne grundlag for fordelingen af vejnettet mellem kommuner og staten, vil blive vurderet, hvordan det trafikikkerhedsarbejde, der

(Løbenr. 24160)



p.t. koordineres via amterne, bedst muligt kan videreføres i en ny forvaltningsstruktur.”

Der henvises i øvrigt til besvarelserne af spørgsmål nr. 326 og 331.

(Løbenr. 24160)

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl.

Retsudvalget  
(Alm. del - bilag 1202)  
færdsel  
(Offentligt)

Vedlagt fremsendes i 5 eksemplarer besvarelse af spørgsmål nr. 358 af 3. september 2004 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del – bilag 1112).

Det bemærkes, at Justitsministeriet og Trafikministeriet har aftalt, at Trafikministeriet besvarer spørgsmål nr. 355-357, og at Justitsministeriet besvarer spørgsmål nr. 358.

# Justitsministeriet

## Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdselskontoret  
Sagsnr.: 2004-150-0565  
Dok.: FRM20653

**Besvarelse af spørgsmål nr. 358 af 3. september 2004 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del – bilag 1112).**

**Spørgsmål nr. 358:**

”For nærværende er landet dækket af færdselssikkerhedsudvalg, amtslige og kommunale. Hvorledes vil regeringen sikre, at der efter strukturreformens gennemførelse er færdselssikkerhedsudvalg i alle kommuner?”

**Svar:**

Der henvises til Justitsministeriets besvarelse af 1. september 2004 af spørgsmål nr. 333 af 13. august 2004 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del – bilag 1038), hvor af fremgår, at Justitsministeriet til brug for besvarelsen af spørgsmålet har indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet, der har oplyst følgende:

”Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. 332, hvoraf det fremgår, at det i forbindelse med den analyse, der skal danne grundlag for fordelingen af vejnettet mellem kommuner og staten, vil blive vurderet, hvordan det trafikikkerhedsarbejde, der p.t. koordineres via amterne, bedst muligt kan videreføres i en ny forvaltningsstruktur.”

Det kan supplerende oplyses, at Justitsministeriet har indkaldt Trafikministeriet, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Finansministeriet, Rigspolitechefen, Politidirektøren i København, Foreningen af Politimestre i Danmark, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og Rådet for Større Færdselssikkerhed til et møde med henblik på at drøfte, om der er behov for nye initiativer for at sikre, at arbejdet på færdselssikkerhedsområdet vil kunne fortsætte på et højt niveau efter kommunalreformens gennemførelse.

(Løbenr. 25829)

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl.

Europaudvalget  
(Alm. del - bilag 1236)  
miljøministerråd  
(Offentligt)

---

FLF, Alm. del - bilag 1215

Folketingets Retsudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 4. oktober 2004  
J.nr. : 409-81

Retsudvalget har i brev af 3. september 2004 stillet justitsministeren og trafikministeren følgende spørgsmål 355 – 358 (Alm. del - bilag 1112). Det er aftalt med justitsministeren, at jeg besvarer spørgsmålene 355 – 357, mens justitsministeren vil besvare spørgsmål 358.

Svarene vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 355:**

"Ad samrådet den 2. september 2004 om samrådsspørgsmål AD-AG (Strukturreform/færdselssikkerhed), jf. alm. del – bilag 1042. I besvarelsen af spørgsmål 326-333, jf. alm. del – bilag 1100, nævnes flere steder "kompetenceløft på statsligt niveau". Ministrene bedes uddybende redegøre for, hvad der menes hermed. Spørgsmålet bedes besvaret både for så vidt angår Vejdirektoratet og politiet."

**Svar:**

I forbindelse med at de nuværende amtsveje pr. 1. januar 2007 fordeles mellem staten og kommunerne, vil det nuværende amtsligt ansatte personale overgå til henholdsvis kommunerne og staten.

Tilgangen af de kompetencer, som findes hos det amtslige personale på vejområdet, forventes at bidrage til at løfte det faglige niveau hos både staten og kommunerne.

Endvidere forventes koncentrationen af forvaltningerne på kommunalt og statsligt niveau at føre til en styrkelse af

de faglige miljøer og kompetencer i forvaltningerne.

For så vidt angår staten, forventes forøgelsen af statens vejnet i både omfang og teknisk variation endelig at understøtte og styrke det faglige grundlag i den statslige vejforvaltning.

Der er endnu ikke grundlag for at komme med konkrete udmeldinger for så vidt angår det præcise antal medarbejdere, der overgår til staten eller deres præcise indslusning i den statslige vejforvaltning. Den samlede proces for den kommende omstrukturering er således endnu kun i en planlægningsfase.

Med hensyn til politiets opgaver efter kommunalreformen, har Justitsministeriet oplyst, at disse forventes at være uændrede, blot med nye samarbejdspartner i henholdsvis stat og kommune.

#### Spørgsmål 356:

"Hvilke kriterier lægges til grund ved fordelingen af amtsvejene mellem kommunerne og staten? Der henvises til, at justitsministeren på samrådet den 2. september 2004 nævnte, at "de, der mest minder om kommunale veje, går til kommunerne".

#### Svar:

Af afsnit 12 "Vejområdet" i "Aftale om strukturreform" fremgår følgende vedrørende de kriterier, som skal lægges til grund for fordelingen af amtsvejene mellem kommuner og stat:

"Strukturen skal sikre nærhed i forvaltningen og et sammenhængende overordnet vejnet for trafikken mellem de større byer, transportknudepunkter og international trafik.

De nuværende ca. 10.000 km amtsveje fordeles mellem kommunerne og staten på grundlag af objektive kriterier.

Hovedparten af de nuværende amtsveje overgår til kommunerne. Det gælder således alle lokalt orienterede veje, herunder alle amtsveje med lokalpræg, dvs. veje med lav trafik og mange vejadgange.

Det overordnede vejnet samles i staten. Det statslige vejnet skal sikre effektive forbindelser til og fra de vigtigste trafikknudepunkter, herunder havne, lufthavne og grænseovergange. Staten skal herudover have ansvaret for:

Veje, der indgår med betydelig vægt i industri- og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer,

Veje, der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet, specielt set i lyset af den stigende internationale samhandel og behovet for effektiv afvikling af transittrafikken gennem Danmark,

Vejstrækninger, der indebærer varetagelse af opgaver med henblik på at understøtte et fleksibelt arbejdsmarked, herunder opgaver som følge af øget pendling.

Den fortsatte lokale tilstedeværelse og kontakt for så vidt angår statsvejnettet sikres via de lokale driftskontorer under Vejdirektoratet."

En overordnet vurdering af den politiske aftale giver en umiddelbar fordeling, hvor ca. 80 % af de ca. 10.000 km amtsveje overgår til kommunerne og ca. 20 % overgår til staten.

**Spørgsmål 357:**

"Hvorledes ændres anke- og klageadgang i vejsager efter nedlæggelsen af amterne? Tillægges de kommende regioner kompetence?"

**Svar:**

Efter lov om offentlige veje (vejloven) § 4, kan amtsråds og kommunalbestyrelses afgørelser efter loven påklages til trafikministeren. Klageadgangen er begrænset til retlige spørgsmål. Dette gælder dog ikke afgørelser vedrørende ekspropriation, hvor trafikministeren har fuld prøvelsesret i forhold til amtsråds og kommunalbestyrelses afgørelser.

Ved nedlæggelsen af amterne overføres amternes veje og de opgaver, der knytter sig til disse veje, til henholdsvis kommunerne og staten. Som følge af nedlæggelsen af amterne vil det være nødvendigt at ændre formuleringen af klagebestemmelsen i vejlovens § 4, men der påtænkes ikke i øvrigt nogen realitetsændringer af klagereglerne eller delegationsreglerne i lovens § 2, hvorefter trafikministeren kan bemyndige Vejdirektoratet eller en anden under trafikministeriet oprettet styrelse til at udøve de beføjelser, der i loven er tillagt trafikministeren.

Afgørelser, der træffes af en kommunalbestyrelse efter vejloven, vil således fremover kunne påklages til trafikministeren på samme måde som de afgørelser, der i dag træffes af amtsråd og kommunalbestyrelser efter vejloven.

Der påtænkes ikke tillagt de kommende regioner nogen kompetence til at træffe afgørelser efter vejlovgivningen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

(Løbenr. 25876)



**Justitsministeriet**  
Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K.

MODTAGET

12 OKT. 2004  
12-15  
Den Centrale Indlevering

Dato:

11 OKT. 2004

Kontor:  
Sagsnr.:  
Dok.:  
+ bilag

Færdselskontoret  
2004-150-0566  
FRM20708

Retsudvalget  
REU alm. del – svar på spm. 20  
Offentlig

Afsendt med  
E-Post 11/10-04

Vedlagt fremsendes i 5 eksemplarer besvarelse af spørgsmål nr. 359 af 3. september 2004 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del – bilag 1113).

Flemming Hansen  
fg. justitsminister

Michael Højer



**Justitsministeriet**  
Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdselskontoret  
Sagsnr.: 2004-150-0566  
Dok.: FRM20709

**Besvarelse af spørgsmål nr. 359 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del - bilag 1113).**

**Spørgsmål:**

”Ad samrådet den 2. september 2004 om samrådsspørgsmål AD-AG (struktureform/færdselssikkerhed), jf. alm. del - bilag 1042.

Ministeren bedes tilsende udvalget sit talepapir til samrådet.”

**Svar:**

Der vedlægges kopi af de talepapirer, der dannede grundlag for justitsministerens mundtlige besvarelse af samrådsspørgsmålene AD-AG (Alm. del - bilag 1042) i det åbne samråd i Folketingets Retsudvalg den 2. september 2004.





**Justitsministeriet**  
Civil- og Politiafdelingen

Dato: 24. august 2004  
Dok.: FRM20625  
Færdselekskontoret

**Udkast til tale**

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

**Samrådspørgsmål 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 færdselsikkerhedsområdet, 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 færdselsikkerhedsopgaverne vil blive tilrettelagt."

**AF:** "Ministeren bedes redegøre for, hvilken betydning strukturreformen for så vidt angår færdselsikkerhed får for opfyldelse af Færdselsikkerhedskommissionens 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 færdselsikkerhedsområdet, når amtsvejene 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 firkanter – 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 ”sortpletarbejder”, 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. Der til 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 vejbestyrrelserne 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 tilskadedekomne 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 pjeces fra 2003 ("Trafiksikkerhed – amterne tager ansvar") beskrevet, hvilke opgaver de varetager på færdselssikkerhedsområdet.

Det fremgår bl.a., at amterne selvfølgelig varetager deres rolle som vejbestyrer. 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 trafiksikkerhedskampagner.



*Kommunerne* er som nævnt vejbestyrelse for kommunernevejene. De afholder bl.a. lokale kampagner 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 videreføres midles 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](http://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 delager i et landsdækkende samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Politiet delager 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 strukturformen 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 vejbestyrrelser 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 største delen 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 tilskadekomne 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 færdsels-sikkerhedsudvalg og Rådet for Større Færdselssikkerhed vil fortsætte.

8. Der ligger i samrådspørgsmålene 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.