



Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

29. juni 2020

Til Transportudvalget

Kære medlemmer

I forrige uge måtte jeg fyre en stor del af Rådet for Sikker Trafiks medarbejdere. Gode dedikerede folk, der gennem flere år har været ansat i Rådet for Sikker Trafik, og som virkelig har ydet en kæmpe indsats og lagt hjerte og sjæl i at nedbringe antallet af dræbte og tilskadede i trafikken.

Disse fyringer sker samtidig med, at trafiksikkerheden i væsentlig grad er udfordret. Næsten 200 personer blev dræbt på de danske veje i 2019, og mange tusinde kom til skade. De samfundsøkonomiske omkostninger alene ved de politiregistrerede ulykker med dræbte og tilskadede er stigende og beløber sig til ca. 18 mia. kr. om året. Et tankevækkende stort beløb.

Årsagen til langt over 90 % af alle ulykker skyldes trafikanternes adfærd. Ikke mindst mobilen og fremkomsten af nye sociale medier, som mange føler kræver deres konstante tilstedeværelse, er blevet en udfordring for trafiksikkerheden. Men også fart og spritkørsel og dermed de områder, hvor netop Rådet for Sikker Trafik er tiltænkt rollen som den adfærdspåvirkende aktør, er årsagen til de mange ulykker.

Nu står Rådet for Sikker Trafik til fremadrettet at miste 1/3 af sit budget. Det har ikke blot personalemæssige konsekvenser, men vil også få stor betydning for det aktivitetsniveau, som Rådet kan levere fremadrettet og dermed for trafiksikkerheden.

Dette sker samtidig med, at der er mere politisk fokus på trafiksikkerheden herhjemme, end hvad vi har set længe. Både udtalelser og initiativer fra ministeren og det nye formandskab i Færdselssikkerhedskommissionen underbygger det forstærkede politiske fokus på trafiksikkerheden.

Rådet for Sikker Trafik er sammen med politiet den absolut væsentligste aktør herhjemme i forhold til den løbende påvirkning af trafikanternes adfærd. I tilknytning til en uafviselig lavere kontrolindsats fra politiets side som følge af varetagelsen af andre opgaver, synes Rådets adfærdspåvirkende undervisning på skoler og læreanstalter samt kampagnerne over for borgerne kun at være så meget desto vigtigere. Og vi ved, at indsatsen virker og har effekt!

Udviklingen er meget bekymrende og derfor denne appel til Transportudvalget i håbet om, at området vil blive prioriteret også økonomisk - under alle omstændigheder i et sådant omfang, at den nuværende indsats blot kan bibeholdes.

Nedenfor har jeg mere indgående redegjort for situationen, herunder om baggrunden for den ændrede økonomi, de mange samfundsrelaterede opgaver, som Rådet for Sikker Trafik løser, samt for den effekt dette har i forhold til sparede liv, ligesom den betydelige samfundsøkonomiske gevinst, der knytter sig til indsatsen, påvises.

1) Rådet for Sikker Trafiks organisation og formål:

Rådet er en privat sammenslutning af myndigheder og store landsdækkende organisationer. 46 i alt.

Rådets mål er færre dræbte og kvæstede i trafikken. Vi vil alle sikkert ud – og hjem igen.

Rådet rådgiver om sikkerhedsudstyr og regler, udarbejder undervisningsmateriale til skolerne og udvikler kampagner, der f.eks. husker os på at overholde fartgrænserne og at lade mobilen ligge, når man kører bil.

Målgruppen for Rådets arbejde er hele Danmarks befolkning. Rådet forbygger trafikulykker ved at:

- Give befolkningen en saglig viden om risici og beskyttelse
- Påvirke befolkningen i en mere trafikikker retning
- I sidste ende at ændre den konkrete adfærd i trafikken (et godt eksempel på, at dette kan lykkes er spritområdet. Tidligere var det ok at liste en lille brandert hjem – bare man kørte forsigtigt og på de mindre veje. Mange pralede ligefrem med det. I dag er det socialt helt uacceptabelt at køre spritkørsel. Det er hverken ændrede straffe eller lignende, der har ført til denne ændring. Det er en vedvarende adfærdspåvirkning – ikke mindst gennem Rådet – der har ført til dette resultat.

Ulovlig eller uhensigtsmæssig adfærd i trafikken er årsag til over 90 % af alle ulykker herhjemme. Rådet er den eneste organisation, der målrettet gennem undervisning og adfærdspåvirkende kampagner arbejder på at ændre den

uhensigtsmæssige adfærd hos trafikanterne. Politiet har som kontrolmyndighed også en åbenlys indflydelse på adfærden, men det er ud fra helt andre præmisser og forudsætninger.

Alle Rådets kampagner gennemtestes og evalueres. Og vi ved, at de virker og har en klar positiv effekt på trafiksikkerheden herhjemme.

2) Rådets målrettede arbejde med børn og unge:

Rådet for Sikker Trafik yder en indsats i forhold til alle alderstrin. Der er således en målrettet kommunikation til alle trafikanter lige fra det yngste barn til den aktive pensionist.

Nybagte forældre modtager gode råd om, hvad man skal være særligt opmærksom på, når ens barn skal transporteres. Som spæd vejledning om sikre barnestole og fastspænding, senere hvordan man lærer sit barn at være sikker i trafikken.

- Vi leverer undervisningsmateriale til børnehaverne om, hvordan de kan arbejde med trafik i børnehaven.
- Rådet leverer gratis og tværfaglige undervisningsmaterialer til alle klassetrin i skolen.
- Vi understøtter skolepatruljerne i DK
- Rådet for Sikker Trafik har udviklet det undervisningsmateriale, der anvendes i forhold til de personer, der ønsker at tage kørekort til lille knallert.
- Med "Sikker Trafik Live" tilbydes gratis skolebesøg til alle landets 8. – 10. klasser, produktions- og erhvervsskoler samt gymnasier. Her får eleverne et virkelighedsnært og involverende besøg, hvor de får en trafikulykke helt tæt ind på livet – typisk af en ung, der selv har fået ændret hele sit liv, fordi vedkommende selv traf et forkert valg, og nu skal leve med det resten af sit liv.

3) Samarbejde med politi, kommuner, erhverv m.fl.

Rådet har et meget tæt samarbejde med landets kommuner, herunder gennem møder med de kommunale forvaltninger, netværksmøder med færdsselskabskontaktlærere, skoleleder- og skolebestyrelsesmøder samt de politikredsbaserede netværk for kommuner og politi.

Herudover "sælger" Rådet de landsdækkende kampagner, som kendes fra vejkanten til landets kommuner.

Tilsvarende er der et tæt samarbejde med Rigspolitiet og landets politikredse. Ikke mindst i forbindelse med de store kampagner, der som udgangspunkt altid følges op af en understøttende politimæssig kontrolindsats.

Rådet afholder hvert år en stor konference for kommuner og politi for at understøtte det tværfaglige myndighedssamarbejde.

Tilsvarende er der et formaliseret samarbejde med en række af de store hovedorganisationer på transportområdet, ligesom Rådet har etableret et

formaliseret netværk med deltagelse af mange af de store danske erhvervsvirksomheder.

4) Rådets landsdækkende kampagner:

Alle kender dem.... Kampagnerne fra Rådet for Sikker Trafik. Den med posen over hovedet; den om at sænke farten; den mod spirituskørsel, den om at bruge 2 sekunder mere for at undgå ulykker i kryds; den om "Nederen Forældre", der skal få især de unge til at bruge cykelhjelm og den om de ældre cyklister, der bør benytte cykel med lav indstigning.... Eksemplerne er mange på disse kampagner fra Rådet for Sikker Trafik, der øger trafikikkerheden herhjemme og beviseligt sikrer langt færre dræbte og tilskadekomne i trafikken

5) Den samfundsøkonomiske betydning af at arbejde med trafikikkerhed:

Trafikulykker koster hvert år samfundet milliarder af kroner.

Set i forhold til 2007 blev antallet af personskader i Danmark frem til 2012 reduceret med 11.286 i den danske trafik. Dette betød en samfundsøkonomisk besparelse på mere end 31 mia. kr. målt i 2012 kr. og overstiger således langt de omkostninger, der er afholdt til vejtekniske forbedringer, politikontrol, undervisning og adfærdsregulerende kampagner. Disse uafviselige tal bør virkelig give stof til eftertanke.

Færdselssikkerhedskommissionen har beregnet, at antallet af personskader ville kunne have været reduceret med yderligere 7.500 fra 2013 til 2020, hvis målene i handlingsplanen var blevet opfyldt, og de anbefalede indsatser fulgt og gennemført. Det ville have svaret til en samfundsmæssig besparelse på 21. mia. kr. i direkte målbare omkostninger (s. 36 i Handlingsplanen 2013 – 2020 "Hver ulykke er én for meget"). Et ganske betragteligt beløb set i forhold til den løbende debat om statens finanser.

Men – Vi når jo ikke i mål og kan dermed heller ikke høste den store samfundsøkonomiske besparelse, som var påvist i handlingsplanen.

I 2019 blev 199 personer dræbt i trafikken. 1800 kom alvorligt til skade, og mange tusinde blev lettere skadet.

De samlede samfundsøkonomiske omkostninger ved personskader som følge af trafikulykker i 2019 kan opgøres til hele 18 mia. kr.!! Et ufatteligt stort beløb.

6) Rådets økonomi:

Rådets samlede økonomi i 2019 er på ca. 58 mio. kr.

Men over de kommende år reduceres Rådets økonomi med 1/3 og vil med udgangen af 2023 alt andet lige udgøre ca. 39 mio. kr.

Derfor er der helt aktuelt iværksat en kæmpe sparerunde, ligesom der aktuelt kører en fyringsrunde, hvor mange af Rådets gode og dedikerede medarbejdere afskediges.

Rådets økonomi er i 2019 opdelt således:

- Driftstilskud staten: Ca. 17 mio. kr.
- Midler afsat på finansloven til indkøb af kampagner mv. 22 mio. kr.
- Fonde og private ca. 23. mio. kr.

Som anført er der under Transport og Boligministeriet på finansloven afsat 22 mio. kr. til kampagner og aktiviteter i regi af Rådet.

Holdt op imod, at Finansministeriet har opgjort værdien af et mistet liv til 34 mio. kr., er dette ganske tankevækkende.

Det skal også holdes op imod, at en enkelt kampagne, som eksempelvis dem Rådet udvikler og kører mod for høj hastighed, sprit eller uopmærksomhed, koster ca. 6 mio. kr. i udvikling, produktion, tv-indrykning mv.

7) *Hvorfor ændrer Rådets økonomi sig?*

Der er overordnet set to grunde til, at Rådets økonomi reduceres så kraftigt.

TrygFonden har meddelt, at man over de kommende 3 år agter at udfase samarbejdet med Rådet. Det får stor betydning allerede fra udgangen af dette år. TrygFonden har understøttet Rådets trafikikkerhedsarbejde over de seneste godt 10 år med mere end 250 mio.! Og resultatet af samarbejdet er imponerende, hvad TrygFonden også til fulde anerkender. Rigtig mange sparede liv i unge-gruppen, som har været omdrejningspunktet for samarbejdet, og en samfundsøkonomisk gevinst, der kan opgøres i adskillige milliarder i form af sparede liv og færre tilskadede unge mennesker. Den samlede samfundsøkonomiske besparelse – og dermed værdi - af TrygFondens engagement med Rådet og den deraf afledte indsats på trafikikkerhedsområdet kan opgøres til mere end 10 mia. kr. Et helt vildt beløb, der bare understreger, at der for staten næppe kan påvises en bedre business case for samfundsmæssige besparelser end at investere i trafikikkerheden. Dette er også fremhævet og påvist i den nugældende handlingsplan fra Færdselssikkerhedskommissionen.

Samtidig vurderes TrygFond-indsatsen at have bidraget til 115 sparede liv alene i gruppen af børn og unge.

Men TrygFondens filosofi er, at man sætter ting i gang, og når man så har fået de ønskede aktiviteter op at køre, må andre tage over. Og i forhold til trafikikkerhedsarbejdet peger TrygFonden på, at videreførelsen af den gode indsats, som de har understøttet, bør være en offentlig opgave

Den anden årsag til, at Rådet taber indtægter, forekommer helt uforståelig.

Rådet har nemlig modtaget den meddelelse, at Finansministeriet sidestiller Rådet for Sikker Trafik med kommercielle konsulentbureauer som McKinsey og tilsvarende aktører. På den baggrund beskæres det i forvejen ganske begrænsede beløb på 22 mio. kr., som er afsat til kampagner, undervisning mv., med 10 %.

Reduktionen på de 2 mio. kr. er jo i det store billede et yderst beskedent beløb, men taget ud af et i forvejen ret begrænset budget – så får det betydning.

8) Afslutning

Helt aktuelt forekommer der som tidligere nævnt fra bredt politisk hold at være langt mere fokus på trafiksikkerhedsarbejdet nu end tidligere. Dette falder sammen med, at vi de senere år har set en kedelig udvikling i antallet af trafikdræbte og tilskadekomne her i landet.

Den gældende handlingsplan på trafiksikkerhedsområdet udløber her med udgangen af i år, og det kan konstateres, at vi ender alenvi fra de mål, som blev opstillet tilbage i 2013 for dræbte og tilskadekomne i trafikken med udgangen af 2020.

Vi ved, at årsagen til de mange ulykker hverken skyldes dårlige veje eller dårlige biler. Det skyldes folks adfærd. Og adfærd kan påvirkes. Kampagner og undervisning har en uafviselig positiv effekt på trafiksikkerheden og sparer ikke blot liv, men også samfundet for udgifter i milliard-klassen.

Værdien af et liv opgøres af Finansministeriet til 34 mio. kr. Alligevel vil man angiveligt næste år kun afsætte 20 mio. kr. til målrettede aktiviteter og kampagner på trafiksikkerhedsområdet.

Nu hvor TrygFonden udfaser deres meget betydningsfulde bidrag til trafiksikkerhedsarbejdet, må andre træde til. Stort set samtlige fonde og mulige aktører i øvrigt har Rådet været i forbindelse med, men stort set ingen har en forebyggende indsats med i deres fundatser for, hvad der gives støtte til. Tilbage står derfor – som også fremført af TrygFonden selv – at arbejdet med trafiksikkerhed må være en opgave for staten og det offentlige.

Og skal vi i Rådet for Sikker Trafik blot kunne fastholde – og end ikke forstærke – den hidtidige indsats i forhold til børnehaver, skoler, kommuner, kampagner mv., kræver det en yderligere tilførsel til trafiksikkerhedsarbejdet på finansloven på ikke under 15 - 20 mio. kr.

Min appel er derfor, at trafiksikkerhedsområdet prioriteres i forbindelse med de kommende finanslovsforhandlinger.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller

Administrerende direktør


Rådet for
Sikker Trafik

Mobil: +45 4036 7801

Lersø Parkallé 111

2100 København Ø