

Skriftlig redegørelse

(Redegørelsen er optrykt i den ordlyd, hvori den er modtaget).

Redegørelse af 26/2 97 om trafikikkerhed på de danske veje

(Redegørelse nr. R 14).

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Indledning

Alt for mange danskere stifter personligt nært bekendtskab med trafikulykker. Siden 1970 er ca. 20.000 personer blevet dræbt i trafikken på de danske veje. Det svarer faktisk til nogenlunde det antal mennesker, der bor i f.eks. Skive by.

Hvor der i 1970 var næsten 1.300 dræbte i trafikken, blev 582 dræbt og ca. 10.000 kom alvorligt til skade i 1995. Den faldende tendens er fortsat i 1996, hvor foreløbige opgørelser viser, at 522 blev dræbt i trafikken.

Trods en stigning i biltrafikken på over 80 pct. i denne periode er antallet af dræbte således mere end halveret på 25 år.

Det er en positiv udvikling, men det har ikke været tilstrækkeligt til at nå Færdselssikkerhedskommissionens målsætning fra 1988 om en reduktion på mindst 40 % dræbte og tilskadedkomne. Risikoen for at komme ud for en trafikulykke er væsentligt større i Danmark end i andre lande, vi ellers sammenligner os med – Norge, Sverige, Finland, Holland og England. Det finder regeringen uacceptabelt.

Bekæmpelse af trafikulykker kalder på mange parters engagement. Mange kommuner og amter gør, og forventes fortsat at gøre, en stor indsats. Staten har imidlertid et overordnet ansvar for trafikikkerheden og kan yde sit væsentlige bidrag til at bringe ulykkestallet ned.

Trafikministeren har derfor udarbejdet en handlingsplan med en række konkrete forslag til, hvordan antallet af trafikulykker kan reduceres.

Handlingsplanen er regeringens opfølgning på Færdselssikkerhedskommissionens strategiplan fra juni 1996. I strategiplanen opfordrer Færdselssikkerhedskommissionen til, at de kommende års indsats koncentrerer inden for fire nøgleområder: Indsatsen mod ulykker på grund af for høje hastigheder, ulykker med spritkørsel, ulykker med cyklister og ulykker i kryds. Samtidig opfordrer Færdselssikkerheds-

kommissionen de mange forskellige aktører i trafikikkerhedsarbejdet til hver for sig at udarbejde en handlingsplan for de kommende års trafikikkerhedsmæssige aktiviteter.

Regeringen finder, at Færdselssikkerhedskommissionens opfordring til at satse på de fire nævnte indsatsområder er et skridt i den rigtige retning med at målrette den fremtidige indsats på trafikikkerhedsområdet. Trafikministeren vil med denne redegørelse fremlægge grundlaget for regeringens fremtidige trafikikkerhedspolitik.

Hver ulykke er én for meget

I et velfærdssamfund skal der være udstrakt frihed for den enkelte udfoldelse. Naturligvis frihed under ansvar. Ansvar også for andre, og især ansvar for de svageste. I trafikken væltes de sikkerhedsmæssige konsekvenser af uansvarlig adfærd ofte over på andre, og ofte over på netop de svageste trafikanter – børn, unge, ældre og handicappede.

Der er brug for et holdningsskift. Velfærdssamfundet skal skabe trygge rammer for alle – også i trafikken. Alle borgere skal have en god trafikikkerhed, med andre ord kunne leve og færdes sikkert og trygt. Det er uacceptabelt, hvis dagligdagen præges af utryghed ved at bevæge sig fra et sted til et andet, eller ved at sende børn uledsagede i skole. Regeringen ønsker, at der udvises et særligt hensyn til de svageste i trafikken: børn, unge, ældre, handicappede, fodgængere og cyklister.

Hver ulykke er én for meget. Det er den grundlæggende holdning, regeringen ønsker skal præge de kommende års trafikikkerhedsarbejde. Trafikulykker bør betragtes som et velfærdsproblem. Udgangspunktet for trafikikkerhedsarbejdet skal principielt være, at vi ikke vil acceptere, at mennesker dør og invalideres i trafikken, og at denne tankegang bør gennemsyre trafikikkerhedsarbejdet i Danmark. Det kræver, at tankegangen vinder indpas hos myndigheder, virksomheder og trafikanter – ikke mindst hos de unge, som er fremtidens trafikanter. En forudsætning for at fremme trafikikkerheden er, at trafikanterne optræder som bevidste forbrugere. Trafikikkerhed er ikke kun en sag for Folketinget, men også en folkesag.

En sådan tankegang er en udfordring til alle relevante myndigheder om at tilrettelægge forholdene på en sådan måde, at der ikke sker alvorlige ulykker. Det er også en udfordring til erhvervslivet og til trafikanterne om at benytte

trafiksystemet på en måde, der ikke fører til alvorlige ulykker. En tilsvarende tankegang kendes fra arbejdsskadeområdet, hvor arbejdstilrettelæggelsen skal ske på en sådan måde, at sikkerhedshensynet er tilgodeset. Regeringen finder, at trafiksektoren med fordel kan lade sig inspirere af den holdning, der i dag findes til bekæmpelse af arbejdsulykker.

Der skal bygges videre på det engagement, denne indsats er udtryk for, og engagementet og forståelsen for sikkerhedsproblemets alvorlige karakter skal bredes ud til endnu flere aktører. Der er fortsat brug for manges indsats. Staten kan ikke løfte opgaven alene, men regeringen agter at yde sit bidrag koncentreret om de forhold, der nævnes i det følgende. Fra mange sider gøres der allerede i dag en stor indsats for at fremme trafikikkerheden.

Regeringens trafikikkerhedspolitik

Hastighed

Manglende overholdelse af hastighedsgrænserne er et af de væsentligste trafikikkerhedsproblemer. Jo større hastighed, jo større er risikoen for ulykker, og jo alvorligere er konsekvenserne af hver enkelt ulykke. Mange trafikanter overholder imidlertid ikke hastighedsgrænserne. Således er hver anden kørt kilometer i dag, en kilometer, hvor de gældende hastighedsgrænser overskrides.

Hvis de gældende hastighedsgrænser blev overholdt, ville det betyde, at ca. 100 trafikdrab og 1.500 personskader hvert år kunne undgås.

Der vil derfor blive gjort en særlig indsats for at sikre, at hastighedsgrænserne overholdes. Dette mål opnås bedst ved at kombinere information og kampagne med en styrket kontrolindsats og skærpede foranstaltninger i tilfælde af hastighedsovertrædelser.

For det første vil der blive informeret om den betydelige risiko selv mindre hastighedsoverskridelser indebærer, og der vil blive iværksat målrettede og gentagne kampagner for at påvirke trafikanternes hastighedsadfærd.

For det andet vil der i 1997 blive gennemført et forsøg med automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol, således at trafikanter, der overskrider hastighedsgrænserne eller kører over for rødt, vil opleve en væsentligt øget sandsynlighed for at blive opdaget.

Endvidere ønsker regeringen, at praksis for førerretsfrakendelse – der i dag sker ved overskridelse af hastighedsgrænserne med 100 pct. –

skærpes. I regeringens handlingsplan for trafikikkerhed er der forslag om frakendelse ved overskridelser af hastighedsgrænserne med over 60 pct. Der har været rejst spørgsmål ved hensigtsmæssigheden af 60 pct-grænsen. Derfor vil regeringen i første omgang alene stille forslag om frakendelser ved overskridelser over 70 pct.

Også andre indsatser kan komme på tale: hastighedsplanlægning og forskellige vejtekniske foranstaltninger, f.eks. fartdæmpende ombygninger af særligt uheldsramte vejstrækninger. Dette er foranstaltninger, som også lokalt og regionalt kan og gerne skulle bringes i anvendelse.

Spritkørsel

I 1995 blev 141 personer dræbt, og ca. 1.500 personer kom til skade i trafikulykker, hvor sprit var en medvirkende årsag. Der er sprit med i ca. 25 pct. af alle dødsulykker. Langt hovedparten af dræbte i sprituheld – ca. 60 pct. – er enten selv påvirkede eller passagerer i et køretøj, hvor der sidder en spirituspåvirket bag rattet.

Selv om antallet af spritulykker i de seneste ti år er faldet meget – og mere end andre typer trafikulykker – er der desværre stadig grundlag for en markant indsats mod spritkørsel.

Bekæmpelsen af spritulykker sker bedst ved anvendelse af samme treklang som foreslået anvendt ved hastighedsovertrædelserne: Målrettet, gentagen og langsigtet informations- og kampagneindsats, øget kontrolindsats og skærpede sanktioner.

Straffen bør skærpes, når spritkørsel finder sted i et stjålet køretøj, hvor der hyppigt også er tale om hasarderet hastighedskørsel, ligesom der også ved betinget frakendelse af førerretten ved spritkørsel bør stilles krav om at føreren – for at beholde kørekortet – skal bestå en kontrollerende køreprøve. Konkret forslag herom fremsættes i forbindelse med den ændring af færdselsloven, som trafikministeren fremsætter i begyndelsen af 1997.

En anden indgangsvinkel til at minimere spritkørsel vil være at kunne anvise alternative transportmuligheder. Dette vil være en mulighed, som man især kan anvende lokalt og regionalt. Regeringen foreslår også, at der etableres bedre behandlingstilbud for bilister, der pågribes for spirituskørsel. Dette indgår som en del af ændringen af færdselsloven.

Det er regeringens principielle opfattelse, at alkohol og bilkørsel ikke hører sammen. Rege-

ringen foreslår derfor, at den nuværende promillegrænse – i lighed med hvad andre lande har gjort – nedsættes fra 0,8 promille til 0,5 promille.

Ombygning af farlige kryds og strækninger

Regeringen har siden sin tiltræden afsat og anvendt betydelige midler til sikkerhedsmæssige forbedringer på statens veje, f.eks. systematisk sortpletbekæmpelse, ombygning af kryds, strækninger og jernbaneoverkørsler og etablering af særlige sikkerhedsfremmende anlæg for cyklister m.v.. Alene i 1996 blev der anvendt mere end 150 mio. kr. hertil. Også fremover vil der være behov for at afsætte midler til dette arbejde.

Hidtil hårdtbelastede bygader aflastes, når staten anlægger nye omfartsveje for den gennemkørende trafik. Det indebærer en mulighed for at bygge den eksisterende vej gennem byen om, så den får en højere sikkerhedsmæssig og miljømæssig standard svarende til dens nye funktion. Fremover bør forholdene på den nye og den eksisterende vej ses i større sammenhæng og passende løsninger findes i samarbejde med de lokale myndigheder. Regeringen vil i forbindelse med fremtidige anlægslove for sådanne veje foreslå, at der indregnes et beløb til medfinansiering af sikkerhedsfremmende foranstaltninger på de aflastede veje.

Vejdirektoratet har ansvar for at gennemføre foranstaltninger, der forbedrer sikkerheden på hovedlandevejene. På finansloven for 1997 er der reserveret midler til ulykkesbekæmpelse på disse veje.

Som en del af regeringens aftale med Amtsrådsforeningen i Danmark om overførsel af visse vejstrækninger til amterne er det aftalt, at disse midler fremover af regeringen skal kunne anvendes ikke alene på statsvejnettet, men også til medfinansiering af sikkerhedsarbejdet på amternes og kommunernes vejnet. Regeringen forventer på denne måde at kunne medvirke til, både at der sættes flere sådanne arbejder igang, og at der bliver bedre mulighed for at optimere indsatsen.

Tunge køretøjer

Professionelle chauffører færdes meget i trafikken og er dermed ansvarlige for en stor del af kørselsarbejdet. Sammenholdes antal trafikdræbte i ulykker, hvor henholdsvis lastbil og personbil er involveret, er der – alt andet lige – væsentligt flere dræbte pr. kørt lastbilkilometer

end pr. kørt personbilkilometer. Dette indebærer ikke nødvendigvis, at erhvervschauffører også oftere har skylden for de indtrufne ulykker, men alene at de oftere er involveret i sådanne ulykker.

I den seneste tid er der fortsat konstateret alt for mange fejl og mangler ved lastbiler i forbindelse med Færdselspolitiets målrettede kontroller mod tunge køretøjer og manglende overholdelse af hastighedsgrænserne i forbindelse med lastbilkørsel.

Det er regeringens opfattelse, at vedtagelse af en fælles trafikikkerhedspolitik og udarbejdelse af trafikikkerhedsplaner i de enkelte virksomheder kan være et led i løsningen af problemstillingen.

Herudover har trafikministeren sammen med erhvervsrepræsentanter igangsat en vurdering af, om der i myndighedernes kontrol af erhvervet kan ske en fortsat intensivering og stramning af såvel tilladelsen til at få adgang til erhvervet som af, at reglerne overholdes.

Som et led i at få øget erhvervsudøvernes interesse i at overholde gældende regler er det aftalt, at anklagemyndigheden vil være opmærksom på, at der i egnede sager om fejl og mangler ved lastbiler bør nedlægges påstand om skærpede bødestrafte. Herefter vil det være op til domstolene at tage stilling til en eventuel skærpelse af bødeniveauet i forhold til eksisterende praksis.

Regeringen vil desuden fortsat arbejde for, at lastbilerne bliver mere sikre – primært for cyklister og andre modparter i ulykker. På kort sigt vil regeringen stille krav om eftermontering af sideafskærmning (cyklistværn) og bagkofangere og om ABS på flere lastbiler end i dag. På længere sigt arbejdes der bl.a. for krav om såkaldte energiabsorberende forkofangere på lastbiler, der har til formål at afbøde omfanget og alvorligheden af eventuelle sammenstød med andre biler, cyklister eller fodgængere.

Cyklister

Regeringen arbejder for en øget og samtidigt mere sikker cykeltrafik. Dels vil en øget cykeltrafik være gavnlig for miljøet, dels er cyklisterne en særlig udsat trafikantgruppe, som ikke i lige så stor grad som andre trafikantgrupper har haft del i den faldende uheldsudvikling. Derfor bør cyklisterne tilbydes bedre og mere sikre forhold.

Ulykker med cyklister sker ofte med en bilist som modpart, og skadesgraden er i høj grad

afhængig af bilens hastighed. Derfor forbedres sikkerheden for cyklister ofte bedst, hvis indsatsen rettes mod bilerne. F.eks. vil en dæmpning af hastigheden mange steder være af væsentlig betydning for cyklisters sikkerhed. Øget indsats mod sprit og krydsulykker vil også have en positiv effekt på antallet af cykelulykker. Derfor prioriteres kampagner om og øget kontrol af, at biler og cykler overholder vigepligtsregler i kryds, således at cyklisternes sikkerhed forbedres.

Cykelstier i eget tracé og med få krydsningspunkter med andre veje kan også bedre cyklisternes forhold. Trafikministeriet er sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner gået ind i planlægning og finansiering af et sådant stianlæg gennem disse to kommuner og håber, der herved opnås resultater, der giver grundlag for en fortsættelse af en sådan politik.

Mange af de indsatser, der kan gøres for at bedre forholdene for cyklisterne vil også være til gavn for andre svage trafikantgrupper som ældre, handicappede og fodgængere.

Flere aktører på trafikikkerhedsområdet

En forstærket indsats på trafikområdet fremmes ved et bredere samarbejde og mange forskellige aktørers engagement – staten, amterne, kommunerne, private virksomheder og organisationer m.fl.

Regeringen ser derfor gerne, at en række nye aktører påtager sig et medansvar for trafikikkerheden – ikke mindst private virksomheder med stort kørselsarbejde har gode muligheder for at påvirke medarbejdernes trafikale adfærd.

Statens egne virksomheder

Staten er også arbejdsgiver for mange. Der er ca. 180.000 ansatte i statslige institutioner og virksomheder (incl. postvæsenet), og der udføres et omfattende transportarbejde i forbindelse med mange funktioner, som varetages af staten. Det kan typisk være opgaver udført af postvæsenet, politi, forsvar, direktorater og selskaber.

Regeringen ønsker at støtte en god trafikultur blandt statsligt ansatte og vil sikre at der tages trafikikkerhedspolitiske hensyn i den transport, der udføres i statens regi. F.eks. har man i forsvaret allerede taget en række initiativer til at fremme trafikikkerheden.

Regeringen vil benytte egne virksomheder til at udvikle og afprøve metoderne til sådanne virksomhedsplaner, der kan indgå i trafikikkerhedsplaner for de enkelte virksomheder.

Trafikministeren har allerede taget skridt til at udvikle virksomhedsplaner for trafikikkerhed i DSB, Banestyrelsen, Post Danmark, Statens Bilinspektion og Vejdirektoratet.

Trafikministeren vil sikre, at de erfaringer, som ministeriets institutioner opnår med at udarbejde handlingsplaner, vil blive udbredt til andre ministerier, relevante virksomheder i den private sektor og til amter og kommuner.

Kommunernes og amternes indsats

Kommunerne og amterne har ansvar for planlægning, anlæg, drift og vedligeholdelse af hovedparten af landets veje. Gennem lokal informations- og kampagnevirksomhed og øvrigt forebyggende arbejde har de lokale myndigheder tillige mulighed for at gøre en værdifuld trafikikkerhedsfremmende indsats for deres borgere, ligesom der i børneinstitutioner og folkeskolen er mulighed for at påvirke børns og unges trafikvaner.

På lokalt og regionalt niveau bliver der allerede nu gennemført et omfattende og godt arbejde i trafikikkerhedsmæssigt øjemed. Regeringen finder det dog nødvendigt, at der sker en styrkelse og øget målretning af den lokale og regionale indsats.

For det første har trafikministeren fremlagt en handlingsplan med et katalog over en række konkrete forslag til trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger. Forslagene er ment som inspiration til kommuner og amter, som de kan overveje at anvende, når der lokalt og regionalt planlægges gennemført trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger. Det lokale og regionale valg af løsninger må naturligvis afhænge af og tilpasses særlige lokale og regionale forhold.

For det andet vil regeringen overveje en ændring af vejloven, med henblik på at der med regelmæssige mellemrum bliver udarbejdet handlingsplaner for den lokale trafikikkerhedsmæssige indsats. Regeringen finder det meget positivt, at Amtsrådsforeningen i Danmark har udtrykt sin interesse i sagen ved allerede at have taget initiativ til at opfordre amterne til at udarbejde amtslige handlingsplaner.

Amter og kommuner kan i sådanne planer fremlægge mål og prioritering af de aktiviteter, de anser for nødvendige for at opfylde sådanne mål. Amter og kommuner vil her få lejlighed til over for borgerne samlet at beskrive deres trafikikkerhedsarbejde, bestående af politik, mål, organisation, procedurer samt planlagte aktiviteter. Herved sikres, at trafikikkerhed bliver et

fast punkt på den (amts)kommunale dagsorden. Der vil ikke være krav om statslig godkendelse af planerne.

Det er en del af den vejaf tale, regeringen har indgået med Amtsrådsforeningen, at statens sektoransvar på vejområdet styrkes. Som et led heri vil regeringen bl.a. gennem vejregulering, rådgivning og efteruddannelsesaktiviteter arbejde for at fremme den enkelte vejbestyrelses mulighed for at varetage sit ansvar for, at dens veje og stier til enhver tid er i en trafikikkerhedsmæssig forsvarlig stand. I de tilfælde, hvor der anlægges nye veje, er det vigtigt, at de enkelte vejbestyrelser gør sig særlige overvejelser for at begrænse risikoen for trafikulykker på vejen, når den tages i brug – også kaldet trafikikkerhedsrevision. Ud fra de hidtidige erfaringer med trafikikkerhedsrevision er regeringen overbevist om, at der for beskedne omkostninger kan opnås mærkbare sikkerhedsmæssige resultater. For de statsveje, der ved aftalen overføres til amterne, vil amterne fortsætte indsatsen for en bedre sikkerhed på samme måde, som amterne i dag gennemfører trafikikkerhedsarbejde på landevejene.

Endvidere vil Trafikministeriet tage initiativ til løbende at offentliggøre amts- og kommunefordelte nøgletal om trafikikkerhed, således at amterne og kommunerne får mulighed for at sammenligne trafikikkerhedsniveauet i de forskellige områder.

Private virksomheder

Regeringen lægger stor vægt på, at også private aktører går mere aktivt ind i initiativer til at forbedre trafikikkerheden. Mange private virksomheder udfører et stort kørselsarbejde og har gode muligheder for at påvirke medarbejdernes adfærd i trafikken og få gang i debatten om trafikikkerhed ude i virksomhederne.

Private virksomheder har ikke kun en naturlig interesse i de ansattes velfærd, men lider også store tab på grund af ulykker i forbindelse med sygefravær, reparation eller udskiftning af køretøjer m.v. Der er således også for virksomhederne en klar økonomisk motivation til at sikre de ansattes færden i trafikken, når de løser transportopgaver for virksomheden.

Virksomhederne kan bl.a. bidrage til en forbedring af sikkerheden ved at øge indsatsen for, at de gældende regler bliver overholdt. Det gælder hastighedsgrænser, køre- og hviletidsbestemmelser og køretøjernes vedligeholdelse. Virksomhederne kan desuden stille krav om

overholdelse af sikkerhedsbestemmelser til leverandører af transportydelser, ligesom de kan støtte medarbejderne på forskellig vis ved at tilbyde kurser i køreteknik eller ved at drøfte trafikikkerhedsproblemer generelt med medarbejderne.

Nogle virksomheder er allerede i gang med at udarbejde handlingsplaner. Regeringen vil med udgangspunkt i dette arbejde tage initiativ til, at der gennemføres pilotprojekter i samarbejde med en række udvalgte private virksomheder om handlingsplaner for trafikikkerhed. Dels ved at tilvejebringe en dokumentation til motivering af en yderligere indsats fra virksomhedernes side, dels ved at støtte virksomhedernes udformning af en formuleret trafikikkerhedspolitik.

Viden om trafikikkerhed

Regeringen vil også tage initiativer, hvis effekt ikke vil kunne ses her og nu, men som er af værdi for det langsigtede trafikikkerhedsarbejde. Det drejer sig om adfærdspåvirkende information og kampagner, forskning, udviklingsprojekter, uddannelse og efteruddannelse.

Et velfungerende system til indsamling, systematisering og formidling af viden og data om trafikikkerhed forbedrer grundlaget for både forskningen og for de politisk-administrative beslutninger.

Forskning, udvikling og forsøg

Regeringen vil prioritere forskningsprojekter inden for høj hastighed, spritkørsel, cykelulykker og krydsulykker højt. Disse forskningsprojekter rettes især imod børn og ældre som fodgængere og cyklister, mod risiko og trafikantadfærd, omkostninger ved trafikulykker, årsager og konsekvenser vedrørende ulykker med tunge køretøjer involveret.

Der er i 1997 afsat 84 mio. kr. til omfattende forsøgs- og udviklingsarbejde finansieret via en særlig trafikpulje. Formålet hermed er at udvikle metoder og afprøve løsninger, der bidrager til at opfylde de trafikpolitiske målsætninger i Trafik 2005, regeringens trafikpolitiske redegørelse fra 1993. En stor del af disse midler vil blive anvendt til trafikikkerhedsfremmende projekter, som vil blive udført i samarbejde – og samfinansiering – med kommuner eller amter. Som det fremgår af den vejaf tale, regeringen har indgået med Amtsrådsforeningen, er regeringen også indstillet på, at nogle af de midler, der i dag bruges til trafikikkerhedsfremmende for-

mål på statens veje, fremover skal anvendes på det lokale vejnet. Der vil som led heri systematisk blive indsamlet viden om effekten af forskellige sikkerhedsfremmende foranstaltninger.

En anden vigtig kilde til indhentning af ny viden er dybtgående, tværfaglige analyser af trafikulykker. Trafikministeren har i 1996 nedsat en særlig Analysegruppe for Vejtrafikuheld, som på baggrund af omfattende analyser af indtrufne ulykker skal fremsætte konkrete forslag til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger.

Uddannelse og undervisning

Et styrket vidensniveau er en forudsætning for, at trafikanterne ændrer adfærd. Der vil derfor blive arbejdet for at styrke uddannelse og undervisning i trafiksikkerhed på en række fronter.

Trafikministeriet vil gennem Vejdirektoratet udbyde en række grundkurser og temakurser om trafiksikkerhed, med henblik på at opkvalificere teknikere og andre, der fagligt arbejde med udformning og drift af det ydre trafikale miljø.

Der bør også forsøges gjort en særlig indsats for at supplere forældres oplæring af deres børn i at færdes sikkert i trafikken. Regeringen vil derfor søge at få gennemført et samarbejde med et amt og kommunerne i dette amt om at benytte Arbejdsministeriets puljebordning til uddannelse af trafiksikkerhedsvejledere. Tanken er, at fastansatte pædagoger og klubmedarbejdere uddannes til vejledere for børn i trafikken. Mens pædagogerne og klubmedarbejderne er på kursus eller fungerer som vejledere, erstattes de af langtidslidende i puljeforhold. I første omgang tænkes ca. 100 trafikvejledere uddannet, hvorefter der tages stilling til, om projektet skal fortsætte.

Også på anden måde lægges op til en øget undervisnings- og uddannelsesindsats. Regeringen vil opfordre til, at uddannelsesinstitutioner – såvel i Undervisningsministeriets som Arbejdsministeriets regi – tager spørgsmål om f.eks. spritkørsel og ulykkesrisiko op i undervisningen, afholder temamøder, ligesom der vil blive arbejdet for, at køreskoleundervisningen heri styrkes. Desuden vil der blive taget initiativ til at udarbejde og tilbyde minikurser om spritkørsel og ulykkesrisiko for ungdomsklubber, sportsklubber og lignende fritidsaktiviteter.

Herudover vil regeringen sikre større udbredelse og formidling af viden på trafiksikkerhedsområdet gennem etablering af en bruger-

orienteret videndatabase på internettet, ved rådgivning, vejregler, artikler i faglige tidsskrifter og seminarer.

Informationskampagner og færdselskontrol

Viden og information er en forudsætning for, at trafikanterne accepterer at ændre adfærd, men viden og information alene gør det ikke. Sikkerhedskampagner uden kontrol eller mulighed for sanktioner har formentlig kun en lille og kortvarig effekt. Kampagner kombineret med synlig og øget kontrol og eventuelt skærpede sanktioner kan derimod have en god effekt. Der vil derfor fremover især blive satset på information og kampagner, der er rettet mod overskridelse af hastighedsgrænserne, spritkørsel, overtrædelse af vigepligter og manglende selebrug. Det er her en vigtig forudsætning, at informations- og kampagnevirksomheden planlægges langsigtet, målrettet og samordnet med politiets kontrol. Størst effekt opnås, når indsatserne på nationalt og lokalt plan spiller sammen og koncentrerer om et begrænset antal temaer.

Regeringen lægger vægt på, at den øgede informationsindsats bygger videre på det samarbejde, der i dag eksisterer mellem Rådet for Større Færdselssikkerhed, Undervisningsministeriet, de lokale færdselssikkerhedsråd, politiet og vejbestyrelserne. Det er vigtigt, at dette samarbejde udbygges, således at der opnås en optimal effekt af en koordineret indsats med information, kampagner og færdselskontrol. Arbejdsministeriet har en række uddannelses- og undervisningstilbud inden for sit ressort – og dermed gode påvirkningsmuligheder – og bør derfor i højere grad inddrages heri.

Øget politikontrol

Færdselskontrol er en af de prioriterede indsats-er i flerårsaftalen for politiets virksomhed for 1996-1999. Ifølge aftalen skal antallet af køretøjer i politiets målrettede færdselskontroller og i politikredsenes almindelige trafikovervågning forøges med mindst 25 pct. i løbet af aftaleperioden. Den øgede indsats skal ske i et samarbejde mellem Rigspolitiets Færdselsafdeling og de enkelte politikredse.

Det er især vigtigt at koncentrere indsatserne på følgende områder: Kontrol af hastigheds- overtrædelser, spritkørsel, vigepligtsforsømmelser samt brug af sikkerhedsseler. Den øgede politikontrol vil blive tilrettelagt således, at trafikanterne oplever en hyppigere kontrol af færdselsforseelser.

Statens investeringer i sikker trafik 1997-2000

Regeringen påregner i den kommende 4-års periode at anvende en lille milliard kr. til statens trafikikkerhedsfremmende indsats. En ikke uvæsentlig del af disse midler ser regeringen gerne anvendt til medfinansiering af projekter på amtslige og kommunale veje.

Udgifter til politikontrol er omfattet af politiets flerårsaftale med Finansministeriet for perioden 1996-1999. Udmøntningen heraf vil medføre en øget kontrolindsats i perioden. Med henblik på en styrkelse af den samlede offentlige trafikikkerhedsindsats vil det endvidere blive foreslået, at trafikikkerhedsspørgsmålet tages op til drøftelse i forbindelse med de næste forhandlinger om kommunernes og amternes økonomi.

Gennem den foreslåede indsats regner regeringen med for sin del at kunne bidrage til en reduktion i antal dræbte på godt 75 personer pr. år og en reduktion i antal tilskadekomne på 960 personer pr. år.

Når hertil lægges effekten af den indsats kommuner og amter samt private virksomheder og organisationer forventes at gøre, finder regeringen, der er lagt et godt spor ud, der kan føre til en realisering af regeringens ønsker om en situation præget af, at alvorlige trafikulykker principielt opfattes og behandles som uacceptable. Med et samlet engagement fra myndigheder, organisationer, virksomheder og trafikanter er der således håb om at få godt fat i det alvorlige velfærdsproblem, som i form af disse ulykker tynger det danske samfund.

Der er således god grund til at gøre en ekstra trafikikkerhedsfremmende indsats. Ulykkerne har ikke bare konsekvenser for de direkte implicerede. Også de pårørende berøres. Hertil kommer, at ulykker belaster såvel stat, amter, kommunernes og virksomheders økonomi i form af sygefravær, udgifter til behandling og pleje m.v.

Det fremtidige trafikikkerhedsarbejde

Regeringens trafikpolitik har til formål at styrke og udvikle velfærdssamfundet. Et trygt samfund, hvor alle borgere kan leve og færdes sikkert og trygt – også på vejene. Et miljøvenligt samfund, hvor støj og luftforurening minimeres – også for trafikken. Og et samfund i vækst, hvor borgere og erhvervsliv har glæde af stadigt mere effektive transportsystemer.

Det er en stor udfordring samtidigt at opfylde disse tre målsætninger. En udbygning og modernisering af veje og trafik anlæg kan meget

vel medføre en stigning i den samlede trafik. Hvis denne vækst ikke modvirkes af andre initiativer, vil den øgede trafik betyde en ringere trafikikkerhed og en øget belastning af miljøet.

Derfor har regeringen opstillet en række klare, langsigtede målsætninger for en sikker og grøn trafikpolitik.

- Der skal hvert eneste år ske en reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken ud fra målsætningen om, at hver ulykke er en for meget
- Udslippet af CO₂ fra transportsektoren skal stabiliseres på 1988-niveau i år 2005 og yderligere mindskes frem mod år 2030
- Antallet af hårdt støjbelastede boliger skal mindskes med 60 pct. frem til år 2010.

Regeringen vil nå disse mål gennem initiativer på en lang række områder.

Den kollektive trafik skal være et sikkert og ligeværdigt alternativ til biltrafikken. Regeringen arbejder allerede nu på en modernisering af togtrafikken i Danmark. Cyklister og fodgængere skal have bedre og mere sikre trafikforhold, så færre benytter bilen på især kortere ture. Hensynet til børn, ældre og handicappede skal indgå med større vægt i udformningen af veje og trafiksystemer.

Afgifterne på anskaffelse, drift og besiddelse af biler skal indrettes, så de dels tilskynder bilerne til at køre sikkert og miljøvenligt, dels får trafikanterne til i højere grad at gå, cykle og benytte kollektiv trafik i stedet for biler. Her skal der gøres en særlig indsats i byområder, bl.a. ved brug af parkeringsafgifter og vejbenyttelsesafgifter. Boliger, institutioner og arbejdspladser skal i fremtiden placeres mere hensigtsmæssigt i forhold til hinanden, så transportbehovet på lang sigt kan mindskes.

Mest muligt af godstransporten over lange afstande skal foregå på jernbane eller med skib. Lokalt skal planlægningen af godsudbringningen især i byerne effektiviseres, så distributionen kan gennemføres med et minimeret trafikarbejde for last- og varebiler.

Der skal ske en styrket indsats for at anvende ny teknologi i transportsektoren. Eksempelvis kan udnyttelsen af ny informationsteknologi i vejsektoren gøre trafikken mere sikker, effektiv og miljøvenlig.

Som det fremgår, er hensynet til trafikikkerheden en integreret del af en lang række af regeringens overordnede målsætninger på trafikområdet. Regeringen vil i næste folketingssamling fremlægge en samlet trafikredegørelse, der bl.a. gør status på opfølgningen af »Trafik 2005«.

Derudover skal der ske en fortsat udbygning af det målrettede trafiksikkerhedsarbejde. Veje og trafikanlæg skal gøres sikrere. De tekniske krav til biler og cykler skal fremme anvendelse af den mest sikre teknologi. Trafiksikkerhedskampagnerne skal fortsættes og udvikles. Regler, kontrol og sanktioner på trafikområdet skal til stadighed vurderes og ændres, så der opnås den optimale effekt for trafiksikkerheden.

Gennem denne kombinerede indsats af gene-

relle og målrettede initiativer vil regeringen også på langt sigt leve op til den ambitiøse målsætning om, at hver trafikulykke er én for meget.

Hermed slutter redegørelsen.

62. møde

Tirsdag den 11. marts 1997 kl. 13.00

Dagsorden

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 49:

Forespørgsel til fødevareministeren [om afvikling af EU's støtteordninger til jordbrug og fiskeri].

Af Bent Hindrup Andersen (EL) og Keld Albrechtsen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 25/2 97).

2) Anden behandling af lovforslag nr. L 112:

Forslag til lov om ændring af lov om anmeldelse af fødsler og dødsfald. (Jordemødres anmeldelsespligt).

Af kirkeministeren (Birte Weiss).

(Fremsat 11/12 96. Første behandling 21/1 97. Betænkning 26/2 97).

3) Anden behandling af lovforslag nr. L 148:

Forslag til lov om ændring af lov om planlægning. (Ophævelse af § 3 a om etablering af indkvarteringssteder for asylansøgere m.v.).

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken).

(Fremsat 29/1 97. Første behandling 18/2 97. Betænkning 26/2 97).

4) Anden behandling af lovforslag nr. L 52:

Forslag til lov om ændring af lov om betalingsregler for spildevandsanlæg m.v. (Vandafledningsbidrag for sommerhuse).

Af Aage Brusgaard (FP) og Ole Donner (DF) m.fl.

(Fremsat 5/11 96. Første behandling 12/12 96. Betænkning 19/2 97).

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 95:

Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af et forbrugerforskningsinstitut.

Af Jørn Jespersen (SF) m.fl.

(Fremsat 18/2 97).

6) Første behandling af lovforslag nr. L 173:
Forslag til lov om ændring af lov om statsgaranti til lån til skoler og forsøgsbyggeri m.v. og realkreditloven.

Af boligministeren (Ole Løvig Simonsen).

(Fremsat 26/2 97).

7) Første behandling af lovforslag nr. L 168:
Forslag til lov om støtte til forureningstruede vandindvindinger.

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken).

(Fremsat 19/2 97).

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 100:

Forslag til folketingsbeslutning om at indstille projektet om Skjern Ås genopretning.

Af Aage Brusgaard (FP) m.fl.

(Fremsat 21/2 97).

9) Første behandling af lovforslag nr. L 174:

Forslag til lov om ophævelse af lov om bidrag til udgifterne ved brandvæsenet i København og lov vedrørende den kommunale beskatning af faste ejendomme i Frederiksberg Kommune og om ændring af lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme og lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner. (Ophævelse af brandbidrag).

Af indenrigsministeren (Birte Weiss).

(Fremsat 26/2 97).

Mindetale

Formanden:

I lørdags begravedes en af de mest afholdte formænd, vi har haft i det danske Folketing.

Henning Rasmussen var en faderskikkelse. Det var han for borgerne i Esbjerg, det var han for de danske kommuner, det prægede hans virke som minister, og det var han for os i Folketinget. Her øvede han sin formandsgerning i dyb respekt for og kærlighed til det danske folkestyre, og han gjorde det med en myndighed og en menneskelig varme, der gør, at vi vil ære hans minde.

Måtte jeg bede om et minuts stilhed.

(Medlemmerne påhørte stående formandens mindeord).

Meddelelser fra formanden**Formanden:**

Medlem af Folketinget Svend Auken har meddelt mig, at han på grund af udsendelse i offentligt hverv ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 41, stk. 3, litra d, fra og med den 13. marts 1997 og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Medlem af Folketinget Lissa Mathiasen har meddelt mig, at hun på grund af sygdom ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor hun anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 41, stk. 3, litra a, fra og med den 13. marts 1997 og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Medlemmer af Folketinget Marianne Jelled, Niels Helveg Petersen og Ole Vig Jensen har meddelt mig, at de, så længe de er ministre, alle ønsker at give møde i Tinget i denne egenskab og derfor anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 41, stk. 3, litra e, fra og med den 13. marts 1997 og om, at stedfortræderne må blive indkaldt.

Medlemmer af Folketinget Margrete Auken (SF), Anne Baastrup (SF), Aage Frandsen (SF), Steen Gade (SF) og Anni Svanholt (SF) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om offentlighed i forvaltningen. (Anvendelsesområde, journal- og postlister). (Lovforslag nr. L 181).

Medlemmer af Folketinget Bruno Jerup (EL) og Bent Hindrup Andersen (EL) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om tilbud om vederlagsfri influenzavaccination af ældre. (Beslutningsforslag nr. B 103).

Medlemmer af Folketinget Steen Gade (SF), Anne Baastrup (SF) og Jørn Jespersen (SF) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til udenrigsministeren:

trædelsesstrategi for Central- og Østeuropa med henblik på at sikre, at alle ansøgerlande hurtigst muligt kan opnå medlemskab?« (Forespørgsel nr. F 50).

Medlemmer af Folketinget Tommy Dinesen (SF), Steen gade (SF) og Jørn Jespersen (SF) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad agter regeringen at gøre for at forbedre den regionale service på togstrækningerne, når IC3-togene fjernes derfra ved åbningen af togdelen på Storebælt?« (Forespørgsel nr. F 51).

Medlemmer af Folketinget Jørn Jespersen (SF), Steen Gade (SF) og Kristen Touborg (SF) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til fødevareministeren:

»Hvad kan regeringen oplyse om status for arbejdet i de to Codex Alimentarius-komiteer om henholdsvis pesticidrester i fødevarer og mærkning af fødevarer (møder i henholdsvis Haag den 7.-12. april og Ottawa den 15.-18. april) og om regeringens forhandlingslinje i dette arbejde?« (Forespørgsel nr. F 52).

Medlemmer af Folketinget Frank Aaen (EL) og Søren Søndergaard (EL) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til skatteministeren, justitsministeren og erhvervsministeren:

»Vil regeringen redegøre for, hvornår sagerne om selskabstømning, anpartsprojekter og andre skatteprojekter fra 80'erne og begyndelsen af 90'erne forventes afsluttet såvel administrativt som ved domstolene, om skatteprovenuets størrelse af disse sager og de forventede samfundsmæssige omkostninger samt hvordan det fremtidige samarbejde mellem myndighederne mest effektivt kan imødegå en gentagelse af denne form for kriminalitet, som skete under medvirken af aktieejere, virksomhedsledere, revisorer, advokater og pengeinstitutter og med udbredt passivitet fra den daværende borgerlige regering?« (Forespørgsel nr. F 53).

»Hvilke initiativer vil regeringen tage i EU – bl.a. på baggrund af den fremlagte analyse fra DUPI – for at udvikle offensiv og samlet førtil-