

Skriftlig redegørelse

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

Redegørelse af 15/12 2000 om Færdselssikkerhedskommissionens nye mål.

(Redegørelse nr. R 9).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Færdselssikkerhedskommissionen – der rådgiver trafikministeren i spørgsmål om trafiksikkerhed – udgav i foråret 2000 en ny handlingsplan for trafiksikkerheden i Danmark: »*Hver ulykke er én for meget – trafiksikkerhed starter med dig*«.

De, der dagligt arbejder med trafiksikkerhed i amter og kommuner har udtrykt ønske om, at vi får en samlet diskussion af de nye mål i Folketinget. Dette ønske imødekommes med denne redegørelse.

Færdselssikkerhedskommissionen afgang i 1988 betænkning nr. 1157 »*Færdselssikkerhedspolitik handlingsplan*«. Heri sætter Færdselssikkerhedskommissionen for første gang konkrete tal og mål for trafiksikkerheden i Danmark.

Udgangspunktet for kommissionens mål dengang var dramatisk. I et gennemsnit af årene 1986 og 1987 var der således 711 dræbte og 12.709 tilskadekomne.

Kommissionen satte derfor som mål, at antallet af dræbte og tilskadekomne inden udgangen af år 2000 skulle være reduceret med mindst 40 pct. Det svarer til, at vi i år 2000 maksimalt må have 427 dræbte i trafikken og 7.624 tilskadekomne. Målet skulle nås uafhængigt af udviklingen i trafikken.

Det kan konstateres, at denne målsætning ikke nås.

Da udgangspunktet i 1986 og 1987 var 711 dræbte i trafikken, er der tale om et fald på ca. 28 pct. frem til 1999, hvor 514 mistede livet i trafikken. Det vil sige, at der nu er 197 færre dræbte hvert år.

Samtidig er trafikken fra 1988 og til i dag steget med knap 50 pct.

Den stigende biltrafik betyder alt andet lige risiko for flere trafikulykker. Vejdirektoratet har beregnet, at hver gang biltrafikken stiger med 10 pct., stiger antallet af ulykker med 6 pct.

For biltrafikken er der sket en markant forbedring af sikkerheden pr. kørt kilometer. En tilsvarende forbedring er ikke sket for cyklister og fodgængere.

Det markante fald i antallet af ulykker, der samlet er sket i perioden, kan i høj grad tilskrives det arbejde, der er udført for at forbedre trafiksikkerheden – både ved udformningen af vejene, forbedret sikkerhed i bilerne, påvirkning af trafikanternes adfærd, politikontrol, kampagne- og informationsindsats osv.

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra 1988 indeholdt i alt 32 initiativer, der skulle medvirke til at nå målet. Det var initiativer inden for lovgivning, kampagner, vejteknik og køretøjers sikkerhedsudstyr og indretning.

For at få viden om hvilken effekt, hvert enkelt tiltag rent faktisk har haft og hvilken effekt den samlede plan har haft, har kommissionen foreslået, at der i løbet af år 2001 igangsættes en egentlig evaluering af det danske trafiksikkerhedsarbejde.

Regeringen kan tilslutte sig forslaget om en evaluering af det samlede trafiksikkerhedsarbejde i Danmark, og finder, at det vil være fornuftigt at få udenlandske fagfolk til at se på det danske trafiksikkerhedsarbejde – selvfølgelig i tæt samarbejde med de væsentligste danske aktører på området.

Nye mål for trafiksikkerheden

Færdselssikkerhedskommissionens nye mål er, at der inden for de næste 12 år – det vil sige inden udgangen af år 2012 – sker en 40 pct. reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Trafiktallene fra 1998 er udgangspunktet for denne målsætning. Det år blev 499 dræbt og 4.100 kom alvorligt til skade i trafikken. Ved udgangen af år 2012 skal disse tal være nedbragt til henholdsvis 300 trafikdræbte og 2.400 alvorligt tilskadekomne.

Det betyder med andre ord, at vi i år 2012 – hvis vi når målet – vil spare 200 menneskeliv og forhindre, at 1.700 mennesker kommer alvorligt til skade som følge af trafikulykker.

I forhold til Færdselssikkerhedskommissionens hidtidige målsætning er det nyt, at målet indeholder en konkret prioritering for dræbte og alvorligt tilskadekomne – og ikke alle personskadeuheld. Denne målretning er først og fremmest et udtryk for en bevidst prioritering af forebyggelsesindsatsen over for de alvorlige trafikulykker, og samtidig en erkendelse af, at det statistiske materiale for de lette skader fortsat er behæftet med en vis usikkerhed.

Regeringen finder, at Færdselssikkerhedskommissionens mål er ambitiøst, men realistisk.

I forhold til lande, vi normalt sammenligner os med, har Danmark markant flere trafikdræbte, og vi mister flere leveår som følge af trafikulykker. I Danmark bliver 9 personer hvert år dræbt i trafikken pr. 100.000 indbyggere, mens der i Sverige, Norge og England dør 6-7 personer pr. 100.000 indbyggere. Også Holland og Finland har lavere antal dræbte end Danmark pr. 100.000 indbyggere. Når trafikikkerheden bruges som målestok klarer vi os dårligere end de lande, vi normalt plejer at sammenligne os med.

Udviklingen i Norge, Sverige og England demonstrerer, at det er muligt at have et moderne, effektivt trafiksystem og samtidig nedbringe antallet af trafikulykker.

Internationalt er der også i disse år stadig større fokus på trafikikkerhed. Verdenssundhedsorganisationen WHO vurderer, at tab af menneskeliv og alvorlige personskader som følge af trafikulykker snart vil være den tredjehyppigste dødsårsag i forhold til 1990, hvor trafikulykker lå på en niendeplads. For aldersgruppen 3 til 35 år er trafikulykker allerede den hyppigste dødsårsag på verdensplan.

WHO, Verdensbanken, OECD og EU opfordrer til koordineret forebyggende indsats i forhold til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Alene i OECD-landene dræbes hvert år 120.000 mennesker i trafikken. Det svarer til, at over 300 dræbes hver dag året rundt – eller til, at syv fyldte Boeing 767, styrter ned hver uge. Det ville aldrig kunne accepteres for flytrafikken, og vi ville i givet fald sætte enorme ressourcer ind på at løse problemet. En tilsvarende holdning bør være udgangspunktet for trafikikkerheden på vejene.

I OECD-landene er der voksende forståelse for, at det kommer til at koste mange ressourcer at få et markant fald i vejtrafikens ulykker. Danmark har et højt antal trafikdræbte i forhold til de øvrige nordiske lande og flere af de nord-europæiske lande, mens Danmark internationalt set dog ligger i den pæne ende målt på trafikikkerhed.

Regeringen vil medvirke til at målrette og udvikle det internationale samarbejde om trafikikkerhed, og især formidlingen af ulykkesdata, forskningsresultater, udviklingsprojekter og nye metoder i trafikikkerhedsarbejdet skal styrkes i den kommende fire års periode.

Færdselssikkerhedskommissionen har understøttet rammerne for de kommende 12 års ind-

sats. Regeringen vil med dette udspil være med til at sikre, at der bliver taget initiativer, der kan udfylde rammerne, men også amter, kommuner og virksomheder har en vigtig rolle heri. 2/3 af samtlige trafikulykker sker således på det amtslige og kommunale vejnet.

Hver ulykke er én for meget – dansk vision

Færdselssikkerhedskommissionen har – inspireret af regeringens handlingsplan for trafikikkerhed – udpeget en national vision for arbejdet med trafikikkerhed: Hver ulykke er én for meget. Denne vision udtrykker i lighed med den svenske »0-vision«, at vi som udgangspunkt ikke vil acceptere dræbte og tilskadekomne i trafikken.

En lignende tankegang findes inden for eksempelvis arbejdsmiljøområdet og fly- og banetrafikken.

Regeringen vil arbejde for, at denne vision bliver det fælles udgangspunkt for de mange aktører, der arbejder med trafikikkerhed i Danmark – kommuner, amter, politiet, Trafikministeriet og dets institutioner, private organisationer og virksomheder.

Visionen er ikke tænkt som en konkret, realiserbar størrelse, som kan forventes indfriet i morgen. Visionen er snarere tænkt som rettesnor for arbejdet, når der anlægges veje, tilrettelægges kampagner, planlægges nye bolig- og industrivarterter og i lovgivningsarbejdet stilles krav til trafikanterne og køretøjers indretning.

For at understrege den enkelte trafikants ansvar for trafikikkerhed, har Færdselssikkerhedskommissionen valgt at tilføje visionen *Trafikikkerhed starter med dig*. Holdningen er, at man stadig kan komme langt med adfærdspåvirkning af trafikanterne gennem information, uddannelse og kampagner, gennem vejtekniske ombygninger og gennem en styrket politimæssig indsats. Man kan sige, at skader søges forebygget ved at »forebygge« de menneskelige fejl.

Færdselssikkerhedskommissionen har illustreret den menneskelige faktors betydning for trafikikkerheden ved et meget sigende eksempel:

- Hvis blot alle bilister:
- overholder hastighedsgrænsen
 - bruger sikkerhedssele
 - undlader at køre spritkørsel
- vil det mål, der er sat til at nås om 12 år, med et slag være nået. Alle erfaringer viser imidlertid, at det gør bilisterne ikke af sig selv. Der skal der-

for igangsættes en bred vifte af indsatser for at nå Færdselssikkerhedskommissionens mål.

Hvordan nås målet ?

For at nå målet har Færdselssikkerhedskommissionen peget på i alt 62 forskellige initiativer og indsatser, som vil kunne nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadede med 40 pct. i løbet af de kommende 12 år.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår, at den samlede målperiode på 12 år deles ind i tre etaper af fire år.

Regeringens initiativer på trafikikkerhedsområdet er derfor udformet med henblik på at kunne realiseres inden for den næste fire-årsperiode.

Færdselssikkerhedskommissionen fastholder, at de kommende fire års indsatser stadig bør fokuseres om fire centrale områder:

- Ulykker forårsaget af for høj hastighed
- Ulykker som følge af spirituskørsel
- Ulykker med cyklister
- Ulykker i kryds

Det er velkendte temaer, men et eller flere af disse elementer indgår fortsat i op mod 80 pct. af det samlede antal ulykker.

Regeringen kan fuldt ud tilslutte sig, at fokus i de kommende fire år fortsat fastholdes på de fire temaer. I den sammenhæng har regeringen også noteret sig Færdselssikkerhedskommissionens konstatering af, at et af de største potentialet for at forbedre trafikikkerheden er at nedbringe hastigheden.

Lokal indsats – stor effekt

Langt hovedparten af det danske vejnet er på amtslige eller kommunale hænder. Amterne har ansvaret for 10.000 kilometer vej, mens ca. 60.000 kilometer vej er kommuneveje. Amtsveje tegner sig for 35 pct. af de dræbte og tilskadede, mens 54 pct. dræbes eller kommer til skade på kommunevejene.

Vejdirektoratet har beregnet, at der – ikke mindst i amter og kommuner – er store direkte økonomiske besparelser ved at forebygge trafikulykker.

I gennemsnit koster hver personskade de offentlige kasser ca. 250.000 kroner. Heraf betaler amterne de 112.000 kroner svarende til 45 pct. af udgifterne, kommunerne står for 100.000 kroner svarende til 40 pct., mens den statslige andel udgør 38.000 kroner svarende til 15 pct.

Penge investeret i forebyggelse af trafikulykker er penge, der er givet godt ud. Populært sagt spares både liv og penge.

Det er regeringens opfattelse, at en af de helt store gevinster for trafikikkerhedsarbejdet i de seneste 12 år er, at amterne og mange kommuner er blevet involveret langt mere aktivt i arbejdet med den lokale trafikikkerhed.

Alle amterne og mere end 100 kommuner har sat mål for trafikikkerheden i form af en trafikikkerhedshandlingsplan.

De kommende års udfordringer på dette område bliver at få motiveret de kommuner, der stadig mangler at vedtage en lokal handlingsplan til at gøre det, og at indgå i et samarbejde med de kommuner, der ønsker at udvikle det lokale trafikikkerhedsarbejde. Det kan for eksempel ske ved at bruge trafikikkerhedsplanerne aktivt i den amtskommunale og kommunale planlægning og ikke mindst i de daglige driftsrutiner. Kort sagt, at plan følges op af handling.

Amter og kommuner har en enestående mulighed for at vide, hvor der lokalt er trafikikkerhedsmæssige problemer, og samtidig en oplagt mulighed for at inddrage de lokale borgere direkte i løsningen af problemerne.

Tidlig beboerinddragelse i det lokale arbejde med at trafikikere en kommune, en bydel, et område eller en vej kan være med til at sikre, at de offentlige ressourcer anvendes optimalt – nemlig hvor problemerne faktisk er, men også på en sådan måde, at problemerne løses.

Der er stor interesse for – og lyst til – at medvirke i løsningen af lokale, konkrete trafikproblemer og deltage i lokal trafikplanlægning. Samtidig viser erfaringer fra flere projekter og forsøg, at i de tilfælde, hvor beboerne inddrages allerede i planlægningsfasen, har projekterne størst mulighed for at blive en succes.

Amter og kommuner skal også i de kommende 12 år spille en meget væsentlig rolle i trafikikkerhedsarbejdet.

Mange kommuner efterlyser en teknisk, faglig sparring i det lokale trafikikkerhedsarbejde. Regeringen vil søge at efterkomme dette ønske ikke mindst i samarbejdet om rådighedspuljerne ved at bistå de lokale myndigheder med konkrete vejledningsopgaver på vejsektorområdet. Desuden vil regeringen mere overordnet sikre, at der til enhver tid er et lovgrundlag, som giver amter og kommuner de optimale muligheder for at skabe trafikikere løsninger lokalt.

Samspil mellem aktører

En forstærket national indsats for trafikssikkerheden de kommende fire år nødvendiggør et stærkere og mere forpligtende samarbejde mellem de forskellige aktører. Der ligger en stor opgave i at sikre en koordinering af de mange forskellige aktørers indsats, så der skabes prioritering, sammenhæng og slagkraft i de forskellige initiativer.

Regeringen vil tage initiativ til en styrkelse af samarbejdet mellem de nationale aktører på trafikssikkerhedsområdet. I første omgang ved at sikre, at de enkelte myndigheder og institutioner udarbejder langsigtede og koordinerede handlingsplaner for trafikssikkerhed med udgangspunkt i de mål, Færdselssikkerhedskommissionen har vedtaget, og ved at skabe et tættere og mere forpligtende samarbejde mellem de statslige aktører.

Statslige opgaver

Ved at sætte de beregnede effekter op mod omkostningerne ved de foreslåede initiativer fås et udtryk for de enkelte indsatsers lønsomhed. På baggrund af Færdselssikkerhedskommissionens beregninger har regeringen prioriteret en række indsatser, som regeringen vil arbejde for at realisere i løbet af de næste fire år svarende til den første periode af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

Initiativerne er følgende:

- Overveje indførelse af et system til frakendelse af kørekortet ved gentagende overtrædelser af færdselsloven, populært kaldet »klippekort«
- Kampagner for øget brug af sikkerhedssele
- Automatisk hastighedskontrol som landsdækkende ordning
- Forsøg med automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol
- Virksomhedsplaner for trafikssikkerhed
- Indsats over for spritkørsel
- Indsats over for unge bilister
- Fremme af sikker cykeltrafik og gang
- Systematisk trafikssikkerhedsindsats på statens egne veje
- Øget forskning og udvikling i trafikssikkerhed
- Forbedret datagrundlag for trafikulykker
- Oprettelse af en havarikommission for vejtrafikulykker

Alle disse indsatser ligger i god forlængelse af regeringens handlingsplan for trafikssikkerhed fra 1997.

Klippekort

Færdselssikkerhedskommissionen har anbefalet, at det undersøges, hvorvidt en form for klippekort til kørekortet generelt kan være med til at forbedre trafikssikkerheden – særligt de unge bilisters ulykkesrisiko.

Formålet med det såkaldte klippekortssystem er, at visse overtrædelser af færdselsloven optælles og udløser frakendelse af kørekortet i en periode, når et vist antal af disse overtrædelser er nået.

Spørgsmålet om indførelsen af et klippekort – eller pointsystem – har tidligere været behandlet i arbejdsgrupper under Færdselssikkerhedskommissionen.

Island har allerede indført en sådan ordning, og både Norge og Sverige er langt fremme med indførelsen af lignende ordninger.

Regeringens vurdering er derfor, at tiden nu er moden til at overveje forslaget endnu engang. Der kan være behov for at afdække, om en sådan ordning kan virke præventivt – specielt over for de unge bilister.

Jeg har derfor allerede i foråret anmodet Færdselstyrelsen om at nedsætte et udvalg, der skal undersøge og beskrive muligheder og konsekvenser ved indførelse af et point- eller klippekortsystem i forbindelse med kørekortet – herunder frakendelse af kørekortet. Udvalget skal endvidere vurdere behov samt muligheder for at gennemføre lovgivning herom.

Udvalget består af repræsentanter fra Trafikministeriet, Rigsadvokaten, Rigspolitechefen, Politimesterforeningen, Dommerforeningen, Politiforbundet, Forenede Danske Motorejere, Danmarks TransportForskning samt Færdselstyrelsen.

Udvalget vurderer de tidligere arbejdsgruppers anbefalinger, den trafikssikkerhedsmæssige effekt af indførelsen af et klippekort, forholdet til gældende regler i færdselsloven om frakendelse af kørekort, den praktiske udformning af et klippekort – herunder administration og håndhævelse samt de økonomiske og administrative konsekvenser.

Udvalget forventer at have en endelig rapport klar i første halvdel af år 2001. Regeringen vil på baggrund af udvalgets overvejelser herefter tage stilling til forslagene.

Selebrugen skal øges

Færdselssikkerhedskommissionen peger på, at kampagner og øget kontrol af selebrug er en af de mest effektive og lønsomme måder at for-

mindske antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken.

Danmarks TransportForskning har netop gennemført en undersøgelse af, hvor mange, der anvender sikkerhedssele i personbiler.

Denne undersøgelse viser, at ca. 80 pct. af de danske bilførere bruger sikkerhedssele, mens kun ca. halvdelen af passagerne på bagsædet bruger sikkerhedssele. Hvis selebrugen bliver forøget fra de nuværende 80 pct. til 85 pct. ville der årligt kunne reddes 18 menneskeliv og spares 87 alvorligt tilskadekomne.

De fleste bilister bruger sikkerhedssele på motorvej, mens kun 73 pct. bruger sikkerhedssele ved kørsel i mindre byer.

Til sammenligning kan nævnes, at i Sverige er den gennemsnitlige selebrug på forsædet over 90 pct.

Der er brug for at skabe en adfærdsændring blandt de danske bilister, så det for alvor bliver slået fast, at selen redder liv.

Et første skridt på vejen er, at bøden for at køre uden sikkerhedssele pr. 1. september i år blev forhøjet til 500 kr.

Derudover har Trafikministeriet bedt Rådet for Større Færdselssikkerhed om at udforme en landsdækkende selekampagne med start i foråret 2001.

Udover det primære formål – nemlig at forøge selebrugen – vil man samtidig vurdere, hvorvidt en ny måde at lave kampagner på – i form af en mere aggressiv, pågående og direkte kampagneform – kan være et middel til at få trafikanter til at ændre adfærd.

Målet med kampagneindsatsen er at øge antallet af selebrugere i byerne fra 73 pct. til 85 pct. og den generelle brug af seler på bagsædet fra 50 pct. til 70 pct.

Det er tanken, at effekten af kampagneindsatsen skal måles gennem hele kampagneperioden ved hjælp af seletællinger på de danske veje.

Automatisk hastighedskontrol

For høje hastigheder er en medvirkende faktor i en stor del af trafikulykkerne i Danmark. Hastighedsmålere viser, at gennemsnitshastighederne på bygader, landeveje og motorveje ligger mellem 5 og 10 pct. over de tilladte hastighedsgrænser, og at mere end halvdelen af bilisterne overtræder hastighedsgrænserne.

Det er nødvendigt at få nedbragt hastighederne. Formålet med forsøget med automatisk hastighedskontrol har været at konstatere, om en sådan form for kontrol ville kunne medvirke til

at nedsætte hastighederne. Forsøget har vist, at dette er muligt.

Efter et kortere forsøg for at afprøve konsekvenserne for politiets administration og sagsbehandling, blev det egentlige forsøg med automatisk hastighedskontrol igangsat den 1. januar 1999. Forsøget omfattede politikredsene i København, Frederiksberg, Svendborg og Odense samt Gentofte og Gladsaxe Kommune.

Forsøget sluttede formelt den 1. april 2000.

Evalueringen af forsøget viser et fald i gennemsnitshastighederne på 2,4 km/t i de sidste måneder af forsøget, svarende til et fald på ca. 5 pct. Mange steder har det betydet, at gennemsnitshastighederne nu er faldet til under hastighedsgrænsen.

Hastighedsreduktionerne for hele forsøgsperioden var på 1,2 km/t, svarende til et fald på 2,5 pct.

Internationale undersøgelser peger på, at et fald i gennemsnitshastighederne på 2,5 – 5 pct. resulterer i et fald i antallet af tilskadekomne på mellem 5 og 15 pct. og i antallet af dræbte på mellem 10 og 20 pct.

Selv mindre reduktioner i gennemsnitshastighederne giver således særdeles store gevinster for trafikikkerheden – blandt andet fordi de højeste hastigheder falder mest.

Efter den 1. april 2000 er automatisk hastighedskontrol indgået som et led i politiets egen kontrol. I politiforliget, der blev indgået i forbindelse med finansloven for 2000, blev der afsat midler til en videreførelse af ordningen indtil evalueringen af forsøget forelå, og der var taget stilling til fremtiden for automatisk hastighedskontrol.

I forbindelse med finanslovsaftalen for 2001 har vi besluttet at etablere en landsdækkende ordning med automatisk hastighedskontrol, som forventes fuldt udbygget i år 2003. Automatisk hastighedskontrol skal anvendes på de farligste veje og gader, hvor problemer med trafikikkerhed og højt hastighedsniveau taler for det. Desuden på utryghedsskabende vejstrækninger som for eksempel vejstrækninger med vejarbejde og skoleveje.

Indførelsen af automatisk hastighedskontrol som landsdækkende ordning følges op af en massiv oplysnings- og kampagneindsats.

Med indførelsen af automatisk hastighedskontrol som landsdækkende ordning får vi på en effektiv måde forøget den politimæssige indsats på de danske veje til gavn for trafikikkerheden.

Den organiserede transport

Der ligger et stort og endnu uudnyttet potentiale i det arbejde, der er påbegyndt med at få den erhvervsmæssige transport gjort mere trafiksikker.

I regeringens handlingsplan for trafikssikkerhed fra 1997 blev der for første gang sat fokus på, at virksomhederne også har en vigtig rolle at spille i trafikssikkerhedsarbejdet. Virksomhedernes rolle er helt central, da de står for en meget stor del af transporten på vejene – knap en tredjedel af al transport på de danske veje er erhvervsmæssig transport.

Virksomhederne opfordres på den baggrund til at udarbejde lokale virksomhedsplaner, der sætter fokus på virksomhedens politik for trafikssikkerhed. For eksempel i form af aftaler med medarbejderne om, hvordan medarbejderne færdes sikkert i trafikken, mål for nedbringelsen af antallet af uheld i forbindelse med kørsel i arbejdstiden og så videre. Flere offentlige og private virksomheder har vedtaget virksomhedsplaner for trafikssikkerhed og mange er gået i gang med udarbejdelsen. Trafikministeriets eget departement har også grebet udfordringen og er ved at udarbejde en virksomhedsplan for trafikssikkerhed i forbindelse med kørsel i tjenestetiden.

Som et led i arbejdet med virksomhedernes ansvar udgav Trafikministeriet i 1999 publikationen *Spar liv – spar penge*, der giver gode råd om trafikssikker transport i virksomheder. Rapporten blev sendt til en bred kreds af private og offentlige virksomheder for at sætte trafikssikkerhed på dagsordenen i virksomhederne. For at øge virksomhedernes incitament til at yde en indsats på dette område, viser rapporten, at det ud fra en mere snæver økonomisk vinkel er sund fornuft for virksomhederne at udarbejde en virksomhedspolitik for sikker transport.

I aftalen mellem regeringen, Enhedslisten og SF i forbindelse med Pinsepakken, er der desuden i 1999 afsat 5 mio. kroner til et virksomhedsprojekt, som Rådet for Større Færdselssikkerhed har ansvaret for. Projektet indebærer konkret, at de deltagende virksomheder indfører et system med registrering af de trafikulykker, der sker i virksomhedens regi.

Desuden etableres en konsulenttjeneste som en del af projektet. Herigennem vil den enkelte virksomhed blive præsenteret for en række initiativer, der kan bidrage til at gøre kørslen i virksomhedens regi mere sikker. Konsulenterne skal

desuden rådgive om, hvordan de ønskede initiativer kan gennemføres.

Projektet vil desuden omhandle sikkerhedsaspekter ved medarbejderes transport mellem arbejde og hjem samt de miljømæssige aspekter ved virksomhedernes transport.

Projektet er stadig i opstartsfasen, hvor det mere præcise projekt, herunder det nærmere indhold i konsulenttjenesten, er ved at blive tilrettelagt.

Der er etableret en følgegruppe med repræsentanter for Specialarbejderforbundet i Danmark, Danske Sælgere, Arbejdstilsynet, Dansk Industri samt enkelte virksomheder med erfaring på området. Følgegruppen skal sikre, at projektet får en karakter, der imødekommer virksomhedernes og medarbejdernes behov og ønsker til trafikssikker transport.

I 1999 gennemførte Rådet for Større Færdselssikkerhed, transportbranchen, Specialarbejderforbundet i Danmark og Færdselsstyrelsen kampagnen *Sikkerhed gennem samtale*, hvor målgruppen var vognmænd, chauffører og transportkøbere.

Kampagnen havde god effekt i forhold til vognmænd og chauffører. Formålet var først og fremmest at bruge chaufførernes egne erfaringer i trafikken som løftestang for en bredere drøftelse af, hvordan en mere trafikssikker adfærd blandt chaufførerne kan fremmes.

Regeringen finder, at dette dialogorienterede projekt er væsentligt at arbejde videre med og udbrede til transportvirksomheder i de kommende fire år.

Endelig vil regeringen også i de kommende fire år arbejde på at få transportkøbere til at stille krav om trafikssikker transport. I første omgang vil regeringen sørge for, at der bliver udarbejdet vejledende materiale om, hvordan transportkøbere kan stille krav om trafikssikker transport i forbindelse med indgåelse af aftaler om transport og leverancer.

Forsøg med kombination af automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol

Vejdirektoratet har skønnet, at alene kørsel over for rødt lys årligt medfører 20 trafikdræbte og 500 personskader.

Det er blandt andet baggrunden for, at der i marts 2001 igangsættes et forsøg i 7 kryds på og omkring Ringvejen i Århus med automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol. Forsøget kører i et år, og skal herefter evalueres.

Regeringen vil på baggrund af forsøget vurdere, hvorvidt rødkørselskontrol bør finde anvendelse i signalregulerede kryds, hvor der erfaringsmæssigt sker mange ulykker på grund af kørsel over for rødt.

Indsats over for spritkørsel

Selvom antallet af ulykker i forbindelse med spritkørsel er faldet støt gennem de sidste 12 år, er der fortsat tale om spritkørsel i ca. 25 pct. af dødsulykkerne på de danske veje.

Der er derfor fortsat behov for en indsats, hvor vi kombinerer en målrettet kampagneindsats med politikontrol.

Det er efterhånden en gennemprøvet metode, som erfaringsmæssigt giver gode resultater, men det er regeringens vurdering, at de store, landsdækkende spritkampaner kombineret med politikontrol ikke kan stå alene.

Flere amter har gode erfaringer med særlige spritkampaner over for unge. Mest kendt er nok Nordjyllands »Skytsengle-kampagne«. Det er væsentligt, at amterne har mulighed for at komme i direkte kontakt og dialog med de unge, der udviser øget risikoadfærd i trafikken. Regeringen finder derfor, at der ligger en væsentlig opgave for amterne i at gennemføre særlige kampaner over for unge om spritkørsel.

Regeringen vil, som også fremhævet i Folkesundhedsprogrammet, inden for de kommende fire år iværksætte en særlig indsats over for bilister, der dømmes flere gange for spritkørsel. Konkret skal det sikres, at flere dømte spritbilister med et behandlingskrævende alkoholmisbrug fremover indgår i behandling fremfor at afsonde deres spritdom. I sidste samling vedtog Folketinget den lov, der gør det muligt at erstatte fængsel eller hæfte med indgåelsen af aftale om et struktureret alkoholbehandlingsprogram.

Derudover vil der i et samarbejde mellem Færdselsstyrelsen, amterne og kommunerne, blive gennemført obligatoriske undervisningsforløb i alkohol og trafik for spritbilister, der har fået frakendt kørekortet betinget eller ubetinget.

Indsats over for unge bilister

De unge bilister og specielt de unge mandlige bilister er overrepræsenterede i ulykkesstatistikken. Der er derfor behov for en særlig indsats over for denne gruppe. Udover tiltag, som allerede er nævnt i redegørelsen, nemlig særlige spritkampaner over for unge bilister og overvejelserne om indførelse af det såkaldte »klippe-

kort«, vil regeringen i de kommende fire år sætte andre initiativer over for denne gruppe.

I første omgang er der i såvel Danmarks TransportForskning som i Rådet for Større Færdselssikkerhed igangsat forskningsprojekter med henblik på at kortlægge de unge bilisters særlige livsstil i forhold til færden i trafikken.

Desuden er der bevilliget 2 mio. kroner via Trafikpuljen til forsøg med en lokal indsats over for de unge bilister. På baggrund af erfaringerne herfra, vil regeringen herefter tage stilling til, hvordan en målrettet indsats over for de unge bilister skal skrues sammen.

Sikkerhed for cyklister og fodgængere

Det er regeringens opfattelse, at især bytrafikken skal indrettes, så færdsel på cykel eller til fods bliver mere trafiksikker og dermed et mere attraktivt alternativ for trafikanterne. I de seneste år er en lang række demonstrationsprojekter blevet støttet via trafik- og rådighedspuljerne.

I Odense gennemføres projektet Den nationale Cykelby, som afsluttes inden for de næste fire år. Regeringen vil blandt andet med baggrund i erfaringerne fra Odense vurdere, om der skal tages nye lovgivningsmæssige initiativer for at fremme sikker cykeltrafik i byerne.

Regeringen vil fortsat støtte udviklingsopgaver for at fremme sikker fodgænger- og cykeltrafik.

Endelig udgives med støtte fra Trafikpuljen en ny udgave af Cyklisternes Færdselshåndbog. Denne forventes udgivet medio 2001, og kan udgøre et godt grundlag for adfærdskampaner over for cyklister, der overtræder færdselsloven – til skade for egen og i visse tilfælde andres sikkerhed.

Trafiksikkerhed på statens veje

I de seneste år er trafikken på statsvejnettet vokset hurtigere end på det øvrige vejnet. Ca. 27 pct. af den samlede trafik afvikles i dag på statsvejnettet, selvom statens 1.620 kilometer veje kun udgør ca. 2 pct. af det samlede vejnet i Danmark.

Grundlæggende er det et rigtigt princip at samle så meget trafik som muligt på det overordnede vejnet. Det giver mulighed for at håndtere trafiksikkerhedsproblemerne mere effektivt, og betyder samtidig en aflastning af de lokale veje og gader.

Regeringen vil derfor i de kommende fire år forstærke indsatsen for trafiksikkerhed på statens veje blandt andet ved fortsat ombygning af de såkaldte sorte pletter, indsatser på særlig

ulykkesbelastede strækninger – såkaldte grå strækninger – og systematisk anvendelse af trafiksikkerhedsrevision ved alle anlæg. Desuden vil Vejdirektoratet udvikle trafiksikkerhedsrevision som et værktøj til brug ved de løbende driftsaktiviteter.

Øget forskning og udvikling i trafikikkerhed

En del af de initiativer, der har medvirket til, at ulykkestallet er reduceret, er ved at være gennemført i en målestok, så det ikke kan forventes, at disse indsatser vil have samme effekt de kommende år. Der er trods alt en grænse for, hvor mange vejbumper, der kan etableres eller hvor mange gange, der kan indføres påbud om montering af seler.

Endelig er en række af de nemme og billige tiltag for at forøge trafikikkerheden i løbet af de sidste 12 år blevet indført og har fået fuld effekt på ulykkernes antal og omfang.

Hvis det skal lykkes at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede, er der ikke tvivl om, at der er behov for ny viden.

Dette er baggrunden for, at Danmarks TransportForskning pr. 1. august 2000 blev oprettet som sektorforskningsinstitut under Trafikministeriet. Sikkerhed- og Miljøafdelingen fra Vejdirektoratet og Rådet for Trafikikkerhedsforskning er nedlagt for at indgå i det ny institut.

Instituttet er organiseret i tre forskningsområder:

- Infrastruktur – transportsikkerhed, design og miljø
- Trafikanten – transportrisiko og miljø
- Transportøkonomi og -modeller

Instituttet er stadig under opbygning, og har ved etableringen ca. 25 medarbejdere, og denne stab forventes over en årrække forøget til ca. 40 medarbejdere og et antal ph.d.-studerende.

Det er regeringens opfattelse, at oprettelsen af Danmarks TransportForskning giver muligheder for i de kommende år at få styrket forskningsindsatsen til gavn for trafikikkerheden.

Færdselssikkerhedskommissionen har peget på behovet for ny viden indenfor 3 områder:

1. Ulykkesårsager og risikoopfattelse, trafikantadfærd og effekten af virkemidler
2. Modeller til samlede analyser af sammenhæng mellem trafikikkerhed og miljø, byudvikling og folkesundhed
3. Udvikling af prioriterings- og evalueringsværktøjer til trafikikkerhedsindsatsen

Alle områder, som regeringen finder er relevante og nyttige for det fremtidige trafikikkerhedsarbejde.

Specielt på telematikområdet er det regeringens opfattelse, at der i de kommende år bør forskes langt mere i de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af ny teknologi og telematik. I første omgang har Danmarks TransportForskning har via Trafikpuljen fået midler til et forprojekt om IT-udstyr i biler og dets anvendelse, udbredelse og indflydelse på trafikikkerheden.

Forbedret datagrundlag for trafikulykker

Pr. 1. april 2000 er samtlige 54 politikredse i Danmark blevet i stand til at indberette trafikulykker i politikredsen via POLSAS – et samlet EDB-system for politiet. Det betyder, at det herefter bliver muligt både at få hurtigere og mere pålidelige indberetninger om omstændighederne ved de enkelte trafikulykker. Indberetningen via POLSAS er dog stadig i en indkøringsfase.

Regeringen vil arbejde på, at der i forbindelse med tilvejebringelse af datagrundlaget om trafikulykker i de kommende fire år sker en bedre kvalitetssikring, og at indberetningsgraden øges. Dette skal sikre, at der fremover fås et mere præcist billede af trafikulykkernes omfang, typer, årsager og konsekvenser.

Et kvalitativt bedre datagrundlag er således af afgørende betydning for, at fremtidige indsatser bliver målrettede og udviklet der, hvor der kan opnås størst effekt for trafikikkerheden.

Sundhedsvæsenet besidder en væsentlig viden om trafikulykker, som det ikke hidtil har været muligt at udnytte fuldt ud. Specielt inden for cykelulykker har det længe været klart, at der er store uoverensstemmelser mellem de officielle statistikker udarbejdet på baggrund af politiets indberetninger og skadestueres registrering af cyklistskader.

I de kommende fire år vil de første resultater af det arbejde, som Vejdirektoratet sammen med en række amter har igangsat i forhold til hospitalernes registrering af trafikulykker, vise sig. Projektet går ud på at tilføje et hospitalsmodul til Vejssektorens Informationssystem som vil gøre det muligt at se, hvilke ulykker der alene er registreret af hospitalerne.

Havarikommission for vejtrafikulykker

Havarikommissionen for vejtrafikulykker er ved at blive etableret. Formålet er at få forbedret den viden, der ligger til grund for det forebyggende arbejde på trafikikkerhedsområdet.

Havarikommissionen får til opgave at undersøge de nærmere omstændigheder ved udvalgte typer af ulykker, og på baggrund heraf pege på forhold, der har medvirket til ulykkernes opståen og skadesomfang.

Det er hensigten, at ulykkesfaktorer, der identificeres af kommissionen løbende skal inddrages i overvejelserne om det generelle trafiksikkerhedsarbejde.

Følgende institutioner deltager i havarikommissionens arbejde:

- Vejdirektoratet med ekspertise i vejudformning, vejafmærkning og vejteknik.
- Statens Bilinspektion med viden om køretøjs-tekniske forhold og ulykkesstedfæstelse.
- Rigspolitiets Færdselsafdeling med erfaring i politimæssig efterforskning af trafikulykker.
- Danmarks TransportForskning med indsigt i trafikantadfærd og ulykkesanalyser.
- Færdselsstyrelsen med indsigt i færdselslovgivningen og tunge køretøjer.
- UlykkesAnalysegruppen på Odense Universitetshospital med viden om fysiske kræfters påvirkning af det menneskelige legeme samt erfaring i forebyggelse af alvorlige skader i forbindelse med trafikulykker.

Havarikommissionen for vejtrafikulykker vil blive sat målrettet ind på de områder, hvor der er behov for ny viden om trafikulykker. Kommissionen vil ikke analysere samtlige trafikulykker i Danmark – eller for den sags skyld blot de mest tragiske ulykker – dødsulykkerne – idet kommissionen i givet fald skulle rykke ud mere end en gang daglig, og det ville forudsætte endog meget betydelige mandskabsmæssige og økonomiske ressourcer.

Det er regeringens vurdering, at det ambitiønsniveau for havarikommissionens arbejde, der her er lagt op til, vil kunne yde værdifulde bidrag til videnindsamlingen og forståelsen af trafikulykkesbilledet i Danmark.

Bevillinger til trafikikkerhed

Det er regeringens opfattelse, at de gennemgåede initiativer udgør et vægtigt bidrag til en forstærket indsats for at vende udviklingen i trafikulykkestallene. Regeringen håber, disse initiativer vil blive fulgt op af de øvrige aktører i trafikikkerhedsarbejdet – ikke mindst amter, kommuner og virksomheder.

Regeringen vil også de kommende år investere i trafikikkerhed.

Med indførelsen af automatisk hastighedskontrol som landsdækkende ordning sikres dels

midler til den politimæssige indsats og desuden midler til en massiv kampagne- og informationsindsats. Til næste år er der afsat 42 mio. kroner til etablering, information, kampagner og øvrig drift af ordningen – heraf afsættes de 8 mio. kroner til Vejdirektoratet.

I forbindelse med finansloven for 2000 blev der indgået en trafikaf tale, som betyder, at Trafikpuljen også de næste 3 år udgør 64 mio. kroner. Midlerne fra Trafikpuljen anvendes til forsknings- og udviklingsprojekter vedrørende miljø og trafikikkerhed. Ved udmøntning af midlerne i 2000 gik knap halvdelen af midlerne til trafikikkerhedsprojekter.

Også bevillingen til Vejdirektoratets rådighedspuljer til mindre anlæg, sikkerhed og miljø indgik i trafikaf talem. Her kan der de næste 3 år disponeres over lidt over 100 mio. kroner om året i gennemsnit.

Rådighedspuljerne anvendes både til miljø- og trafikikkerhedsindsatser på statens egne veje, og som investeringstilskud til kommuner og amter, der ønsker at deltage i fælles udviklingsopgaver på trafikikkerhedsområdet. Det er en 50/50 ordning, hvor kommuner og amter så at sige »fordobler« indsatsen. I forbindelse med finanslovsaf talem for 2001 blev der tilført yderligere 15 mio. kroner årligt over de næste 4 år, som primært skal anvendes til at styrke den lokale indsats i forbindelse med rådighedspuljerne.

I forhold til forskning og udvikling betyder oprettelsen af det nye Danmarks TransportForskning, at der i år 2001 er afsat 24,6 mio. kroner til en styrket forskningsindsats.

Rådet for Større Færdselssikkerhed er på finansloven med knap 15 mio. kroner årligt, og samtidig er der via Trafikpuljen givet bevilling til en forøget kampagneindsats – i første omgang for at øge brugen af sikkerhedssele. Rådet for Større Færdselssikkerhed har en nøglerolle i den kampagne- og informationsindsats, der skal medvirke til en bedre trafikikkultur og en bedre trafikantadfærd – eller som Færdselssikkerhedskommissionen har formuleret det: Trafikkerhed starter med dig.

Hermed slutter redegørelsen.

36. møde

Tirsdag den 9. januar 2001 kl. 13.00

Dagsorden

1) Spørgsmål til ministrene.
(Spørgetimen).

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 25:

Forespørgsel til statsministeren og udenrigsministeren [om resultaterne af Det Europæiske Råds møde i Nice og om forholdet mellem Nice-traktaten og grundloven].

Af Keld Albrechtsen (EL) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 12/12 2000).

3) Anden behandling af lovforslag nr. L 58:

Forslag til lov om visse aspekter af Danmarks Eksportråds virke.

Af udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen).
(Fremsat 24/10 2000. Første behandling 2/11 2000. Betænkning 7/12 2000).

4) Anden behandling af lovforslag nr. L 48:

Forslag til lov om kommunalt samarbejde om opkrævning og inddrivelse.

Af indenrigsministeren (Karen Jespersen).

(Fremsat 11/10 2000. Første behandling 31/10 2000. Betænkning 14/12 2000).

5) Første behandling af lovforslag nr. L 133:

Forslag til lov om ændring af fødevareloven m.fl. (Offentliggørelse af kontrolresultater, oprettelse af råd til administration af kvalitetsmærkningsordningen, udvidet klageadgang for forbrugerorganisationer m.v.).

Af fødevareministeren (Ritt Bjerregaard).

(Fremsat 13/12 2000).

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Henning Grove):

Fra statsministeren har jeg modtaget følgende skrivelse af 21. december 2000:

»Efter statsministerens indstilling er det ved kongelig resolution af 21. december 2000 besluttet

at afskedige i nåde udenrigsminister Niels Helveg Petersen, by- og boligminister og minister for ligestilling Jytte Maria Andersen, forsvarsminister Hans Hækkerup og sundhedsminister Sonja Alice Dahl Mikkelsen fra de dem hidtil betroede ministerstillinger,

at fritage finansminister Mogens Lykketoft for denne stilling og udnævne ham til udenrigsminister,

at fritage erhvervsminister Pia Gjellerup for denne stilling og udnævne hende til finansminister,

at fritage minister for udviklingsbistand Jan Trøjborg for denne stilling og udnævne ham til forsvarsminister,

at fritage skatteminister Ole Stavad for denne stilling og udnævne ham til erhvervsminister,

at fritage undervisningsminister og kirkeminister Margrethe Vestager Hansen for stillingen som kirkeminister,

at bestemme, at Forskningsministeriet ændrer navn til IT- og Forskningsministeriet,

at udnævne forskningsminister Birte Weiss til IT- og forskningsminister,

at udnævne medlem af Folketinget Lotte Koed Bundsgaard til by- og boligminister og minister for ligestilling,

at udnævne medlem af Folketinget Frode Sørensen til skatteminister,

at udnævne landsformand, lektor Niels Johannes Lebech til kirkeminister,

at udnævne administrerende direktør Arne Josefsen Rolighed til sundhedsminister,

at udnævne debatredaktør Anita Bay Bundsgaard til minister for udviklingsbistand,

at sager vedrørende universitetsloven inklusive de af loven omfattede institutioner overføres fra Forskningsministeriet til Undervisningsministeriet. Endvidere overføres Byggedirektoratet, Rektorkollegiets sekretariat, sager vedrørende uddannelse af forskere og internationalt universitetssamarbejde inklusive danske forskningsinstitutioner i udlandet fra Forskningsministeriet til Undervisningsministeriet,

at sager vedrørende Odense Universitetsbibliotek overføres fra Forskningsministeriet til Undervisningsministeriet.

Jeg tillader mig at anmode Folketingets formand om at underrette Folketinget herom.

Poul Nyrup Rasmussen

/Peter Lauritzen.«

Fra medlem af Folketinget Niels Helveg Petersen, der har haft orlov, har jeg modtaget meddelelse om, at han efter sin fratræden som udenrigsminister atter kan give møde i Tinget som ordinært medlem fra og med den 21. december 2000.

Dorit Myltofts hverv som midlertidigt medlem af Folketinget, jf. forretningsordenens § 41, stk. 3, litra e, er herefter ophørt fra nævnte dato at regne.

Medlemmer af Folketinget Holger K. Nielsen (SF), Villy Søvndal (SF), Søren Søndergaard (EL) og Keld Albrechtsen (EL) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til udenrigsministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om regeringens holdning til udviklingen af det amerikanske NMD-system, om NMD-systemets globale sikkerhedspolitiske konsekvenser samt om konsekvenserne for Grønland?«
(Forespørgsel nr. F 26).

Medlemmer af Folketinget Claus Larsen-Jensen (S), Charlotte Antonsen (V), Lene Espersen (KF), Anne Baastrup (SF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Susanne Clemensen (CD), Elisabeth Arnold (RV), Keld Albrechtsen (EL), Jann Sjursen (KRF), Kim Behnke (FRI) og Frank Dahlgaard (UP) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til statsministeren og udenrigsministeren:

»Hvad kan ministrene oplyse om indholdet i det svenske EU-formandskabs program samt om den danske regerings prioriteter under det svenske formandskab?«
(Forespørgsel nr. F 27).

Medlemmer af Folketinget Kim Behnke (FRI), Tom Behnke (FRI), Thorkild B. Fransgaard (FRI) og Kirsten Jacobsen (FRI) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedlæggelse af nævn, der er overflødige.
(Beslutningsforslag nr. B 79).

Medlem af Folketinget Poul Nødgaard (DF) m.fl. har meddelt mig, at han ønsker at tage følgende forslag tilbage:

Forslag til folketingsbeslutning om bevilling til bevarelse af Hvidsten Kro.
(Beslutningsforslag nr. B 35).

Ønsker nogen at optage dette forslag? (Ophold).
Da dette ikke er tilfældet, er forslaget bortfaldet.

Medlemmer af Folketinget Aase D. Madsen (DF) m.fl. har meddelt mig, at de ønsker at tage følgende forespørgsel til miljø- og energiministeren tilbage:

Forespørgsel nr. F 24 om Rigsrevisionens beretning om kontrol af indbetaling af tilskud til vindmøller.

Forespørgslen er herefter bortfaldet.

Udvalget til Valgs Prøvelse har afgivet beretning om klager i forbindelse med folkeafstemning om forslag til lov om Danmarks deltagelse i den fælles valuta. Eksemplarer er blevet omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål til ministrene.

Spørgetimen

Anden næstformand (Henning Grove):
Til at besvare spørgsmål i spørgetimen i dag har statsministeren udpeget forsvarsministeren.

Der er anmeldt fem spørgerere til denne spørgetime, som vil få ordet i denne rækkefølge:

1. Peter Skaarup.
2. Frank Dahlgaard.
3. Keld Albrechtsen.
4. Villy Søvndal.
5. Svend Aage Jensby.

Er der flere, der ønsker at tilmelde sig som hovedspørgere? (Ophold). Det er ikke tilfældet.

Reglerne er jo velkendte. Ministeren får ordet, hver gang et medlem har afsluttet et indlæg, og har første gang 2 minutter til rådighed og følgende gang 1 minut. Medlemmernes taletid er 1 minut.