

[Ministeren for skatter og afgifter]

fradraget, og at udbetalingen er skatte- og afgiftsfri.

Efter lovforslaget skal muligheden for at vælge beskattning efter § 50 kun gælde, hvis forsikringens ejer ikke er fuldt skattepligtig her til landet. Ændringen skal træde i kraft fra lovforslagets fremsættelse.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale forslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Lone Dybkjær (RV):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om naturbeskyttelse og naturgenopretning.

(Beslutningsforslag nr. B 23).

Baggrunden for det fremsatte forslag er, at den danske natur og det danske dyre- og planteliv er truet af udviklingen, og at en forstærket indsats for at beskytte naturen derfor er nødvendig. Denne indsats skal bl.a. ske ved ændringer i lovgivningen vedrørende den fysiske planlægning, naturfredningsloven og miljøbeskyttelsesloven med det formål at sikre en forbedret beskyttelse af naturværdier, et forbedret tilsyn og pleje af værdifulde naturområder, og at de marginale jorder i højere grad end i dag anvendes som naturområder. Midlerne hertil er bl.a. oprettelse af en naturfond og en mere hensigtsmæssig administration.

Forslagsstillerne skal understrege, at det ikke er tanken overalt at lave reservater utilgængelige for mennesker, men at fastholde landet som et sted, hvor mennesker kan leve, bo og arbejde i pagt med en rigt varieret natur.

Men det er hensigten at forstærke miljøinteresserne i den løbende diskussion på en sådan måde, at der kan ske en udvikling, der også tilgodeser kommende generationer, uden at enhver ændring af miljøet forhindres.

Forslagsstillerne er opmærksomme på, at ressortfordelingen mellem ministerierne ifølge grundloven henhører under statsministeren. Forslagsstillerne finder imidlertid, det er vigtigt, at der i debatten om en forstærket indsats over for miljøet også inddrages administrative forhold, der kan forbedre naturbeskyttelsen og sikre en genopretning, ligesom

forslagsstillerne finder det rigtigst ikke blot at foreslå knopskydninger på det statslige system.

Mange partier vedkender sig et miljøpolitisk ansvar. Det vigtige lige nu er at få en debat i gang, der kan omsætte ordene til politisk handling.

Lone Dybkjær (RV):

Jeg skal herved på forslagsstillerne vegne tillade mig at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om overførelse af jagtadministrationen til miljøministeriet.

(Beslutningsforslag nr. B 24).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til tingets velvillige behandling.

Lone Dybkjær (RV):

Jeg skal herved på forslagsstillerne vegne tillade mig at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om fiske-tegn.

(Beslutningsforslag nr. B 25).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til tingets velvillige behandling.

Skriftlig redegørelse:

Redegørelse om det fremtidige færdselssikkerhedsarbejde.

(Redegørelse nr. R 2).

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

1. Baggrunden for redegørelsen

I forbindelse med folketingets behandling af lovforslaget i foråret om ændring af færdselsloven (hastighedsgrænser, køreuddannelse m.v.) har retsudvalget henstillet til mig, at den færdselssikkerhedspolitiske redegørelse, 2. del, der blev afgivet af et embedsmandsudvalg i juni 1984, nu gøres til genstand for en redegørelse med henblik på en drøftelse af færdselssikkerhedsarbejdets organisering, målsætning og virkemidler.

Det er på denne baggrund, at jeg nu afgiver en redegørelse for regeringens overvejel-

[Justitsministeren]

ser med hensyn til det fremtidige færdselssikkerhedsarbejde.

2. Hovedpunkter i færdselssikkerhedspolitisk redegørelse, 2. del

Betænkningen, der er en videreførelse af den færdselssikkerhedspolitiske redegørelse, 1. del, fra marts 1981, indeholder bl.a. en drøftelse af den organisatoriske opbygning af færdselssikkerhedsarbejdet, forslag til målsætninger for det fremtidige færdselssikkerhedsarbejde samt en række forslag til, hvorledes disse målsætninger kan opfyldes.

Den færdselssikkerhedspolitiske redegørelse, 2. del, var i første række tænkt som et idékatalog over, hvordan færdselssikkerheden kan forbedres, og forslagene fra betænkningen er således ikke nødvendigvis udtryk for en udtømmende gennemgang af de foranstaltninger, som kan komme på tale. Omvendt kan det konstateres, at en række af forslagene allerede enten er helt eller delvis gennemført eller er under behandling ved de respektive myndigheder. Samtidig anviser redegørelsen, hvilken effekt det enkelte ind-

greb kan forventes at have, og hvor store omkostninger der følger af indgrebet.

På grundlag af en gennemgang af færdselssikkerhedstallene for de forskellige trafikantgrupper foreslår udvalget, at den fremtidige indsats særlig koncentrerer sig om unge under 18 år, svage trafikanter samt motorcyklister. Jeg vil senere redegøre for regeringens overvejelser. Jeg vil imidlertid gerne straks give udtryk for, at færdselssikkerhedsarbejdet næppe bør lægges i alt for faste rammer og bindes til bestemte mål. Jeg tror, det er vigtigt, at der til enhver tid sættes ind på de områder, hvor ulykkesudviklingen tilsiger det.

3. Hovedtræk af udviklingen i uheldstallene

Det foreløbige maksimum i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken registreredes i 1971, hvor 20.507 personskadeuheld medførte 1.213 dræbte og 26.374 tilskadekomne. Siden 1971 har Danmark imidlertid, som det fremgår af nedenstående oversigt, haft en meget gunstig udvikling i antallet af tilskadekomne i trafikken.

	Dræbte	Øvrige tilskadekomne	Bilkørselen
1971.....	1.213	26.374	23,5 mia km
1982.....	658	13.442	25,7 mia km
1983.....	669	13.137	26,6 mia km
1984.....	665	13.718	28,0 mia km

Som det fremgår, er antallet af trafikdræbte og tilskadekomne næsten halveret siden 1971. Denne gunstige udvikling understreges yderligere af, at faldet i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken er opnået på trods af en stigning i kørselsmængden fra 1971 til 1984 på 4,5 mia vognkilometer, svarende til en stigning på ca. 19 pct.

Denne udvikling er ikke resultatet af en enkelt eller blot nogle enkelte færdselssikkerhedsmæssige forbedringer, men er opnået gennem en bred færdselssikkerhedsmæssig indsats.

Blandt de gennemførte foranstaltninger, som har været medvirkende til nedgangen i uheldstallene, kan nævnes indførelsen af generelle hastighedsbegrænsninger. Endvidere har anlæg af nye, sikre veje, herunder motorveje og motortrafikveje, samt den systemati-

ske uheldsbekæmpelse gennem mindre anlægsforanstaltninger og andre former for trafikreguleringer på de eksisterende veje (»sortplet-bekæmpelse«) været af væsentlig betydning for den gunstige udvikling. Jeg kan yderligere pege på, at bilerne er blevet bedre og sikrere, og at der er gennemført en lang række nye, skærpede krav til køretøjs indretning og udstyr, herunder obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i bl.a. personbiler og obligatorisk brug af styrthjelme for motorcyklister og knallertkørere.

Endelig bør det nævnes, at folketinget i 1976 vedtog en ny færdselslov, som trådte i kraft den 1. maj 1977. Et af hovedformålene med loven var at forbedre forholdene for de svage trafikanter, det vil bl.a. sige børn, ældre og handicappede.

[Justitsministeren]

Som påpeget i den færdselssikkerhedspolitiske redegørelse 2. del er faldet i antallet af personskader ikke fordelt jævnt blandt trans-

portmidlerne. Personskadernes fordeling på transportmiddel fremgår af denne oversigt:

	Personbil	Motorcykel	Knallert	Cykel	Fodgænger
1971	12.778	1.320	4.750	3.072	3.549
1982	5.805	1.002	1.886	2.726	1.691
1983	5.576	1.080	1.732	2.775	1.765
1984	6.154	1.066	1.689	2.907	1.576

Det bør dog ved bedømmelsen af uheldstallene for knallerter og cykler tages i betragtning, at mens der er indtrådt et meget betydeligt fald i knallertrafikkens omfang, er der omvendt sket en betydelig stigning i cykeltrafikken i de senere år.

Beregninger over personskaderisikoen for de forskellige transportmidler viser i øvrigt, at motorcyklister og knallerterkørere udsættes for langt den største risiko i trafikken. F.eks. er hyppigheden af dødsulykker for samme kørselsmængde ca. 30 gange højere for motorcyklister end for personbilister.

Endelig bør det i denne forbindelse nævnes, at de unge trafikanter er stærkt overrepræsenteret i uheldsstatistikken. F.eks. udgør bilister i aldersgruppen 18-24 år ca. 30 pct. af samtlige uheldsramte bilister.

4. Organiseringen af færdselssikkerhedsarbejdet

Det centraladministrative ansvar for færdselssikkerheden er i al væsentlighed fordelt mellem tre ministerier: justitsministeriet, ministeriet for offentlige arbejder og miljøministeriet.

Justitsministeriet administrerer færdselsloven. Den daglige kontrol og overvågning af trafikken udøves af politiet, der ligeledes varetager en række forhold vedrørende færdselslovens administration. Endvidere er justitsministeriet overordnet myndighed for statens bilinspektion, der forestår den tekniske kontrol af køretøjerne, og det er justitsministeriet, der fastsætter bestemmelserne for køretøjers indretning og udstyr.

Rådet for trafikikkerhedsforskning har bl.a. til opgave at udføre og igangsætte forskning inden for trafikikkerhed. Rådet deltager endvidere i det internationale samarbej-

de, herunder navnlig i forskningsarbejdet inden for Nordisk Trafiksikkerhedsråd.

Den løbende informations- og kampagnevirksomhed forestås af Rådet for Større Færdselssikkerhed, som er en selvejende institution. Derudover udarbejder Rådet for Større Færdselssikkerhed undervisningsmateriale til brug for bl.a. skolerne.

Justitsministeriets færdselssikkerhedskommission af 1966 har til opgave at fremkomme med forslag til forbedring af færdselssikkerheden. Færdselssikkerhedskommissionen er i dag sammensat af repræsentanter for de politiske partier, embedmænd og repræsentanter for forskellige organisationer m.v., som på forskellig vis er involveret i færdselssikkerhedsarbejde. Kommissionen har beskæftiget sig med en lang række spørgsmål af central betydning for færdselssikkerheden og har indtil nu afgivet 14 betænkninger.

Vejlovgivningen henhører under ministeriet for offentlige arbejder, som også udarbejder retningslinier for vejenes sikkerhedsmæssige indretning og udstyr. Den praktiske anvendelse af disse regler sker i den enkelte vejbestyrelse, dvs. i vejdirektoratet, amtsrådene og kommunerne for så vidt angår henholdsvis hovedlandevejene, landevejene og kommunevejene og i et nærmere indbyrdes samarbejde.

På forslag fra færdselssikkerhedskommissionen er udvalget for sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger nedsat. Dette udvalg har bl.a. til opgave at koordinere vejbestyrelsernes bestræbelser for at fremme færdselssikkerheden ved foranstaltninger på vejnettet. I praksis udføres dette arbejde af et sekretariat under vejdirektoratet, sekretariatet for sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger (SSV).

Ministeriet for offentlige arbejders vejregler forberedes i den særlige vejregelorganisa-

[Justitsministeren]

tion med sekretariat i vejdirektoratet. Vejregelorganisationen består af repræsentanter for en række statslige, amtskommunale og kommunale vejmyndigheder, ministerier, forskningsinstitutioner og brugerorganisationer.

Planlægningslovene hører under *miljøministeriet*, der derigennem fastlægger rammerne for den fysiske planlægning. Bl.a. gennem landsplandirektiver kan miljøministeren fastsætte nærmere retningslinier for den amtslige og kommunale fysiske planlægning, som kan vedrøre forhold af betydning for færdselssikkerheden.

Mellem de nævnte myndigheder foregår der et tæt samarbejde omkring løsningen af forskellige færdselssikkerhedsmæssige problemer. Dette samarbejde vil blive videreført.

Jeg vil endelig pege på det lokale færdselssikkerhedsarbejde. I det daglige er der et udstrakt samarbejde mellem politi og de kommunale myndigheder. Dette samarbejde omfatter en del steder møder med bl.a. repræsentanter for skolesektoren og social- og sundhedsmyndighederne. Med henblik på en udbygning af dette samarbejde gennemføres der nogle steder forsøg med organisationsformen.

5. Regeringens overvejelser

Det er regeringens hensigt at arbejde for, at den positive udvikling på færdselssikkerhedsområdet kan fortsætte, således at uheldstallene kan bringes endnu længere ned, end de er i dag. Regeringen anser i den forbindelse den færdselssikkerhedspolitiske redegørelse 2. del for at være et meget nyttigt arbejdsredskab og idekatalog for det videre arbejde.

Planlægningsinitiativer.

De generelle foranstaltninger, der er foreslået i redegørelsen, er koncentreret om færdselssikkerhedsarbejdsplacering i planlægningsarbejdet, det vil sige i regionplanlægningen og i kommuneplanlægningen. Således foreslås det, at der udarbejdes et vejledende materiale til kommunerne om, hvordan varetagelsen af færdselssikkerheden kan indgå i kommuneplanlægningen.

Regeringen kan støtte, at der i de kommende år gennem planlægningsarbejde sker en opprioritering af dette færdselssikkerheds-

arbejde. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at miljøministeriet har udsendt en publikation i serien »kommuneplanorientering«, som redegør for, hvordan de trafikale forhold kan forbedres gennem den kommunale planlægning. I publikationen peges der især på mulighederne for at beskytte omgivelserne bedst muligt mod trafikens miljøgener og for at gøre forholdene bedre for de svage trafikanter. Endvidere har miljøministeriet udsendt en publikation om vejes miljøkonsekvenser. Hensigten med denne publikation er at inspirere til at inddrage miljøhensyn og trafikikkerhedshensyn, når der skal planlægges nye veje, og når de eksisterende veje skal ombygges eller vedligeholdes.

Der er således allerede taget skridt til i videre omfang end hidtil at inddrage færdselssikkerheden i det lokale planlægningsarbejde, og yderligere initiativer er under forberedelse. Jeg kan i denne forbindelse nævne, at der er taget skridt til udarbejdelse af et vejledende materiale til kommunerne om, hvordan færdselssikkerheden lokalt kan forbedres gennem en planlagt kombination af de virkemidler, som er til rådighed for kommunerne. Dette materiale vil blive udarbejdet i samarbejde mellem justitsministeriet, ministeriet for offentlige arbejder og miljøministeriet.

Vejsektoren.

Inden for vejsektoren har ikke mindst bekæmpelsen af de »sorte pletter« på vejene været en medvirkende årsag til 1970ernes gunstige udvikling i uheldstallene. På det statslige vejnet er denne indsats blevet styrket, idet der år for år afsættes tilstrækkelige midler til at fjerne disse »sorte pletter«, efterhånden som de erkendes. På det lokale plan vil regeringen arbejde for en styrkelse af en tilsvarende indsats. Der bør i denne forbindelse peges på, at de fleste trafikulykker sker i byområder og på de kommunale veje. Det er derfor vigtigt, at kommunerne arbejder aktivt for at fremme færdselssikkerheden i deres områder. Med henblik på en styrkelse af den systematiske uheldsbekæmpelse har ministeriet for offentlige arbejder i foråret 1985 taget initiativ til, at der i en række byer søges gennemført demonstrationsprojekter med systematisk uheldsbekæmpelse. Erfaringerne fra projektet vil være nyttige for

[Justitsministeren]

kommunerne i deres fremtidige planlægning af den systematiske uheldsbekæmpelse.

I de senere år har vejdirektoratet gennemført en betydelig udbygning af cykelstinet langs hovedlandevejene. Som supplement hertil vil der i de kommende år blive gennemført ændring af kantlinierne på ca. 1700 km hovedlandeveje uden for byerne, hvor vejbredden tillader det. Endvidere har ministeriet for offentlige arbejder stillet midler til rådighed til forsøg med etablering af cykelruter i byområder, d.v.s. sammenhængende og beskyttede færdselsveje for cyklister i byområder. Endelig skal det nævnes, at vejdirektoratet for tiden gennemfører forsøg i nogle mindre byer, hvor man på veje, der har såvel gennemkørende som lokal trafik, søger at dæmpe hastigheden ved hjælp af vejtekniske foranstaltninger (miljøprioriteret gennemfart). Herved tilgodeses ikke mindst de lette trafikanter, herunder gående og cyklister, bl.a. fordi foranstaltningerne bidrager til at nedsætte biltrafikkens hastighed, samtidig med at de i almindelighed medfører en forøgelse af færdselsarealet for disse trafikanter. Når forsøgene er gennemført, vil der forhåbentlig foreligge et godt grundlag for at vurdere den færdselssikkerhedsmæssige effekt af miljøprioriteret gennemfart.

Som det fremgår, er der tale om foranstaltninger, som særligt har til formål at forbedre forholdene for de lette trafikanter, i første række cyklisterne og de gående. Det bør i denne forbindelse også nævnes, at justitsministeriet nu har fastsat regler for afmærkning af cykelfelter i kryds, herunder om anvendelse af blå cykelfelter.

Uheldsoplysninger.

Med hensyn til den udbygning af færdselsuheldsstatistikken med oplysninger fra sundhedsvæsenet, som er foreslået i den færdselssikkerhedspolitiske redegørelse, kan jeg oplyse, at der allerede arbejdes på at gennemføre dette. Baggrunden er, at en del færdselsuheld ikke kommer til politiets kendskab og derfor ikke indgår i færdselsuheldsstatistikken. Som jeg tidligere har haft lejlighed til at orientere folketinget om, søger Danmark i samarbejde med de øvrige nordiske lande at udvikle et fællesnordisk system for ulykkesregistrering på basis af en registrering af de uheld, der behandles på skadestuerne.

Køreuddannelsesreformen.

Et meget vigtigt element i det igangværende færdselssikkerhedsarbejde er bestræbelserne for at forbedre køreuddannelsen. Som nævnt under pkt. 3 er det i særlig grad de unge og uerfarne bilister, der rammes af uheld. Det må derfor antages, at en ny og forbedret køreuddannelse vil kunne bidrage til at nedbringe antallet af uheld med nye bilister.

Det var på den baggrund, at justitsministeriet i oktober 1984 fremsatte det forslag til lov om ændring af færdselsloven, omfattende bl.a. rammerne for en gennemgribende reform af køreuddannelsen, som folketinget vedtog i april 1985. Den nye køreuddannelse, som i første række omfatter kørekort til personbil, er planlagt iværksat i efteråret 1986, når det nødvendige antal manøvegårde er etableret.

I umiddelbar sammenhæng hermed vil køreuddannelsen til motorcykel blive tilrettelagt efter de samme principper. I forbindelse med vurderingen af effekten af den nye motorcyklistuddannelse vil justitsministeriet til sin tid overveje behovet for en eventuel todeling af uddannelsen, som færdselslovændringen af april 1985 giver mulighed for.

På tilsvarende måde vil der ske ændringer af storvognsuddannelsen. Det forberedende arbejde er iværksat. Det indgår som et led i reformen, at aspiranter til kørekort til storvogn forinden skal have erhvervet kørekort til almindelig bil. Justitsministeriet er indstillet på at iværksætte denne del af reformen i forbindelse med gennemførelsen af den nye køreuddannelse til almindelig bil.

Hastighedsgrænser.

I de seneste år har overvejelser vedrørende de forskellige hastighedsgrænser indtaget en central plads i færdselssikkerhedsarbejdet. De nu gældende hastighedsgrænser blev fastlagt af folketinget i forbindelse med færdselslovsændringen i foråret.

Køretøjers indretning og udstyr.

Hvad angår det køretøjstekniske område, d.v.s. spørgsmålet om køretøjets indretning og udstyr, er man nået langt i de senere år i retning af øget sikkerhed. Justitsministeriet arbejder for, at yderligere forbedringer kan opnås på dette område, og dette arbejde gi-

[Justitsministeren]

ves en betydelig prioritet i det igangværende færdselssikkerhedsarbejde. Det bør imidlertid understreges, at gennemførelsen af øgede krav til køretøjers indretning og udstyr må løses i international sammenhæng, ikke mindst i samarbejde med de øvrige EF-lande.

Blandt de bestræbelser, der er i gang på dette område, kan jeg pege på de tunge køretøjer. Med henblik på en bedre afskærmning af lastbiler vil der med virkning fra 1. april 1986 blive fastsat krav om, at nyindregistrerede lastbiler og påhængskøretøjer hertil skal være forsynet med bagkofangere, der giver beskyttelse ved påkørsel bagfra. Jeg forventer, at indførelsen af dette krav vil vise sig at være en værdifuld færdselssikkerhedsmæssig gevinst.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at der i nordisk sammenhæng er iværksat forskellige forskningsprojekter om kørsel med tunge køretøjer. Justitsministeriet deltager i disse projekter. Et af projekterne vedrører afskærmning af lastbiler i form af sidebeskyttelsesbøjler langs højre side, som der bl.a. er stillet forslag om i den færdselssikkerhedspolitiske redegørelses 2. del. Når resultatet af dette projekt foreligger, vil der være grundlag for at beslutte, om dette forslag bør gennemføres.

Endvidere har justitsministeriet med virkning fra 1986 indført nye, skærpede krav til indretning af busser. Det drejer sig om krav vedrørende nødudgangsdøre og anvendelse af ikke-brandbart materiale.

Der er gennem de senere år sket en række alvorlige uheld med brede og langsomtkørende køretøjer (traktorer, motorredskaber m.v.). For at opnå en forbedring af færdselssikkerheden ved kørsel med sådanne køretøjer blev der med virkning fra 1. juli 1984 indført nye bestemmelser, hvorefter de nævnte køretøjer skal anvende gult blinklys ved kørsel i lygte-tændingstiden. Som en fortsættelse af dette arbejde overvejer justitsministeriet for tiden at indføre krav om en særlig refleksafmærkning af visse langsomtkørende køretøjer og vogntog. I disse overvejelser indgår endvidere spørgsmålet om en forbedring af afmærkningen af lastbiler og af containere, der henstilles på vej.

Herudover kan der peges på spørgsmålet om øgede krav til bremses og spejle. Dette er punkter, hvor justitsministeriet til stadighed

arbejder for at opnå forbedringer. Der er endvidere grund til at nævne, at der med virkning fra den 1. januar 1985 er givet mulighed for afgiftslempelser for sikkerhedsudstyr i person- og varebiler. Denne ordning omfatter bl.a. nakkestøtter og sikkerhedsseler på bagsædet. Det kan i denne forbindelse nævnes, at justitsministeriet med virkning fra 1. april 1986 har gjort nakkestøtter obligatoriske i nyindregistrerede person- og varebiler.

Spirituskørsel.

Fra samfundets side udøves en vedholdende og omfattende indsats mod spirituskørsel. Dette gælder såvel for politiets indsats som for andre tiltag i form af information, undervisning og kampagner. Denne indsats kan i nogen grad aflæses i de statistiske oplysninger om udviklingen i antallet af sager om spirituskørsel. Antallet af færdselsuheld med personskaade, hvori spirituspåvirket fører har været indblandet, har således været jævnt faldende i de senere år, fra 2.564 sigtelser i 1980 til 1.940 sigtelser i 1984.

Selv om der således kan spores en vis positiv udvikling, er situationen ikke tilfredsstillende, idet spirituskørsel fortsat er årsag til en uforholdsmæssig stor del af færdselsuheldene. Det er derfor vigtigt at komme videre på dette område. Justitsministeriet og rådet for trafikikkerhedsforskning igangsætter derfor i slutningen af 1985 en undersøgelse blandt personbilister med henblik på at opnå øget viden om spirituskørsels virkelige omfang og fordeling m.v. En bedre og mere sikker viden på dette område vil give grundlag dels for at bedømme effekten af den nuværende indsats, dels for beslutninger om nye initiativer.

Øvrige initiativer.

I den færdselssikkerhedspolitiske redegørelses 2. del foreslås det, at der som optakt til senere lovkrav gennemføres intensiverede kampagner om sikkerhedsudstyr for børn i biler. Disse kampagner er iværksat af Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Fra dansk side er der endvidere taget initiativ til, at der på nordisk plan nedsættes en arbejdsgruppe, der har til opgave at indsamle og vurdere nordiske og udenlandske erfaringer i øvrigt om børns sikkerhed i biler. Arbejdsgruppen skal samtidig overveje, hvilke

[Justitsministeren]

nye skridt der eventuelt bør tages for at forbedre sikkerheden for børn i biler i de nordiske lande.

Spørgsmålet om de ældre trafikanters forhold i trafikken indtager en stadig mere central plads i færdselssikkerhedsarbejdet. Nordisk Ministerråd har således besluttet at arrangere et seminar (Nordiske Trafiksikkerhedsdage 1985) over emnet »Ældre Trafikanter«. Dette emne er valgt dels på grund af de ældres højere ulykkes- og skadesrisiko, dels på grund af den befolkningsudvikling med et øget antal ældre, som de nordiske lande vil opleve i de kommende år.

Det er min forventning, at erfaringerne fra dette seminar vil kunne anvendes som vejledning og inspiration i det fremtidige arbejde med færdselssikkerhedsmæssige spørgsmål i relation til ældre trafikanter.

Information og forskning.

På det kampagne- og undervisningsmæssige område udfører Rådet for Større Færdselssikkerhed en betydelig indsats. Jeg tillægger rådets informationsvirksomhed og holdningspåvirkning stor betydning i det fremtidige færdselssikkerhedsarbejde, og det er min opfattelse, at gennemførelse af den ny køreuddannelse og udbygningen af det lokale færdselssikkerhedsarbejde vil understøtte denne virksomhed.

Jeg er bekendt med, at rådet er i færd med at udarbejde en langtidsplan for rådets virksomhed. Arbejdet er i sin afsluttende fase, og Rådet for Større Færdselssikkerhed vil således stå godt rustet over for de fremtidige opgaver.

Med hensyn til rådet for trafiksikkerhedsforskning kan jeg oplyse, at rådet for tiden er ved at fastlægge rammerne for de kommende års forskning. Resultatet af rådets overvejelser vil formentlig blive, at der sker en opprioritering af emner, der angår trafikantadfærd.

Organisation.

Jeg har tidligere redegjort for færdselssikkerhedsarbejdets organisering og givet udtryk for, at samarbejdet fungerer tilfredsstillende mellem de forskellige myndigheder.

Den færdselssikkerhedspolitiske redegørelses 2. del indeholder en tilsvarende vurdering. I redegørelsen rejses der imidlertid

spørgsmål om afløsning af færdselssikkerhedskommissionen. Jeg vil gerne understrege, at færdselssikkerhedskommissionen igennem sin snart 20-årige tilværelse har gjort en betydelig indsats for at fremme færdselssikkerheden. Jeg finder det derfor ønskeligt, at kommissionen fortsætter sit arbejde, men som jeg tidligere har givet udtryk for over for folketinget, kan der være et naturligt behov for at vurdere, om kommissionens sammensætning og kommissorium er hensigtsmæssig. Jeg tænker her bl.a. på, at det bør være de udvalgsberettigede partier, der er repræsenteret i kommissionen, ligesom jeg overvejer at inddrage de kommunale organisationer i kommissionens arbejde.

Afslutning.

Som det fremgår af min redegørelse, har uheldsudviklingen her i landet i de sidste 10-15 år været gunstig, idet det er lykkedes næsten at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Udviklingen i antallet af trafikdræbte i de første otte måneder af 1985 viser imidlertid en betydelig stigning sammenlignet med den samme periode i 1984, medens de foreløbige oplysninger fra Danmarks Statistik tyder på, at antallet af tilskadekomne i øvrigt ligger på samme niveau som sidste år. Rådet for trafiksikkerhedsforskning har oplyst, at stigningen i antallet af dræbte navnlig er sket blandt bilister. Der er kun sket en lille stigning i antallet af dræbte lette trafikanter under ét. Antallet af ulykker med cyklister er gået lidt ned, medens antallet af dræbte fodgængere er steget en del. Stigningen i antallet af dødsulykker med bilister hidrører navnlig fra kollisioner med modkørende og krydsende bilister. Stigningen fordeler sig jævnt inden for og uden for tættere bebygget området, medens der ikke er sket ændringer i antallet af dødsulykker på motorveje og motortrafikveje. Det er klart, at der er behov for en øget indsats for at imødegå denne udvikling.

Der skal således ikke herske tvivl om, at regeringen er indstillet på ikke blot at fastholde, men også at arbejde for en forbedring af den positive udvikling, jeg har redegjort for. Der kan altid rejses det spørgsmål, om færdselssikkerhedsarbejdet bør tilrettelægges efter bestemte mål. Jeg er som nævnt af den opfattelse, at det er vigtigt til enhver tid at

[Justitsministeren]

sætte ind på de områder, hvor ulykkesudviklingen tilsiger det. Men jeg tror også, at det er nødvendigt, at vi fastholder en bred færdselssikkerhedsmæssig indsats. Det er i øvrigt min opfattelse, at der er god overensstemmelse mellem de foranstaltninger, der er redegjort for i den færdselssikkerhedspolitiske redegørelses 2. del, og de initiativer, regeringen allerede har i gang eller overvejer at iværksætte.

Jeg håber, at folketinget kan tilslutte sig, at disse bestræbelser fortsætter.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Erhard Jakobsen.

Formanden:

Den pågældende har søgt om orlov i henhold til forretningsordenens § 42, stk. 3, litra c.

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at der meddeles den pågældende orlov som ansøgt fra og med den 22. oktober 1985, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Mimi Stilling Jakobsen.

Formanden:

Den pågældende har søgt om orlov i henhold til forretningsordenens § 42, stk. 3, litra d, jfr. stk. 4, på grund af udsendelse i offentligt hverv.

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at der meddeles den pågældende orlov som ansøgt fra og med den 22. oktober 1985, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.

Forhandling

Annelise Gottfredsen (KF):

Som ordfører for udvalget til valgs prøvelse skal jeg tillade mig at gøre indstilling om godkendelse af 1 ordinært medlem af folketinget og af 3 midlertidige medlemmer af folketinget.

Fru *Elisabeth Krog* var valgt i Århus amtskreds, og 1. stedfortræder for det konservative folkeparti i denne amtskreds, overlærer *Alice Brask*, har i skrivelse af 22. oktober meddelt, at hun er villig til at overtage det fra og med den 20. oktober 1985 ledige mandat.

Fru *Alice Brask* blev den 3. oktober godkendt som midlertidigt medlem i anledning af orlov for hr. *Ole Bernt Henriksen*, der også er valgt i Århus amtskreds, og direktør *Poul E. Iversen*, der er 2. stedfortræder for det konservative folkeparti i denne amtskreds, blev samme dag godkendt som midlertidigt medlem i anledning af fru *Elisabeth Krogs* orlov.

Når fru *Alice Brask* indtræder som ordinært medlem af folketinget fra og med den 20. oktober 1985, vil hr. *Poul E. Iversen* kunne fortsætte som midlertidigt medlem, men nu i anledning af hr. *Ole Bernt Henriksens* fortsatte orlov fra og med nævnte dato.

Tinget har under punkterne 1 og 2 på dagsordenen vedtaget at meddele orlov til 2 medlemmer.

Hr. *Erhard Jakobsen* er valgt i Fyns amtskreds, og i anledning af hans orlov indkaldes fru *Kirsten Wind Rasmussen*, der er 1. stedfortræder for centrum-demokraterne i denne amtskreds.

Fru *Mimi Stilling Jakobsen* er valgt i Københavns amtskreds, og i anledning af hendes orlov indkaldes landsformand *Peter Due-toft*, der er 1. stedfortræder for centrum-demokraterne i denne amtskreds.

Udvalget til valgs prøvelse har i et møde i dag behandlet disse sager, og jeg kan herefter på udvalgets vegne afgive følgende:

Indstilling

1. Som ordinært medlem af folketinget godkendes overlærer *Alice Brask* fra og med den 20. oktober 1985.

[Annelise Gottfredsen]

2. Som midlertidigt medlem af folketinget godkendes fra og med den 20. oktober 1985 direktør Poul E. Iversen.

Som midlertidige medlemmer af folketinget fra og med den 22. oktober 1985 godkendes:

3. Fru Kirsten Wind Rasmussen.
4. Landsformand Peter Duetoft.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Udvalgets ovennævnte indstilling vedtoges enstemmigt med 118 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 8:

Forespørgsel til indenrigsministeren [om regeringen agter at foretage indgreb over for de vedtagne budgetter i kommuner og amter for 1986].

Af Henning Rasmussen (S) m.fl.
(Forespørgslen anmeldt 10/10 85).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 18:

Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykke nr. 1 vedrørende dispositioner med hensyn til statens aktier i Kryolitselskabet Øresund A/S tilbage fra finansudvalget.

Af Camre (S) m.fl.
(Fremsat 8/10 85. Første behandling 10/10 85. Betænkning 10/10 85).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Camre (S):

Vi har i finansudvalget behandlet beslutningsforslaget om at trække aktstykke om salg af Kryolitselskabets aktier tilbage. Jeg må med beklagelse konstatere, at det ikke har været muligt at overbevise et flertal om, at det vil være rigtigst og økonomisk mest hensigtsmæssigt at følge socialdemokratiets forslag. Jeg vil gerne takke de to partier, der har givet os tilslutning, men beklage, at regeringen på denne måde bytter et værdifuldt statsligt aktiv med et andet aktiv, penge. Det giver jo desværre kun en meget kortsigtet forbedring på statens budget.

Da det grønlandske medlem hr. Preben Lange ikke kan være til stede i dag, har jeg lovet på hans vegne at gøre nogle bemærkninger her.

Hr. Preben Lange ønsker for det første at give udtryk for, at han støtter socialdemokratiets forslag, og derudover henstiller han, hvis et flertal i tinget skulle forkaste det socialdemokratiske beslutningsforslag og dermed altså vedtage aktiesalget, at spørgsmålet om Grønlands andel af provenuet og anvendelsen deraf må stå åbent og må blive genstand for reelle drøftelser mellem den danske regering og landsstyret.

Niels Helveg Petersen (RV):

I anledning af hr. Camres seneste bemærkning skal jeg gøre det synspunkt gældende, at anvendelsen af de midler, der tilfalder Grønland – og der har jo været talt om et beløb på 50 mill. kr. – selvfølgelig bør drøftes nøje igennem med de grønlandske myndigheder med henblik på at opnå enighed mellem grønlandske og danske medlemmer om anvendelsen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 53 (S, SF og VS) stemte for, 66 (KF, V, RV, CD, KrF, FP og FD) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 18: