

[Ministeren for offentlige arbejder.]

køre på broens kørebaner, men skal benytte de udlagte fortove, hvorfor der skal skaffes cykelstiforbindelse bag om de påtænkte holdepladser mellem de nærliggende tilslutningsveje og de udlagte fortove på broen.

Udgiften ved etablering af busholdepladserne og cykelstierne beløber sig til ca. 100.000 kr.

Ministeriet er efter de førte forhandlinger med byrådet indforstået med gennemførelsen af de nævnte foranstaltninger og med at afholde den dermed forbundne udgift. Byrådet vil snarest blive underrettet herom med anmodning om indsendelse af detailprojekt

Af *Camre* til justitsministeren (19. december 1968):

„Vil ministeren oprette en central forvaltningsmyndighed til at samordne en indsats mod trafikulykker i lighed med det svenske „Statens trafiksäkerhetsverk“?“

Begrundelse.

En bekæmpelse af Danmarks meget høje trafikulykkestal kræver en vidtgående indsats på en række forskellige områder inden for den offentlige forvaltning.

Problemet indebærer således ændringer inden for reglerne om tilsyn med den eksisterende vognpark og kravene til denne, typegodkendelsesbestemmelser for nye køretøjer, udformningen af vejanlæg m. v., regler for udstedelse af førerbevis, omsætningsafgifternes højde og fordeling på de beskattede objekter, herunder over tiden, offentlighed om sikkerhedsanalyser, propaganda, forsikringsselskabernes oplysningspligt og pligt til at indrette forsikringerne efter sikkerhedshensyn, forskning af trafikulykker m. v.

Danmark er langt bag efter udviklingen på det trafikikkerhedsmæssige område og kun en samordnet administration med tilstrækkelig ekspertise og beføjelser kan råde bod herpå.

Justitsminister *Thestrups* svar (3. januar 1969):

Spørgsmål vedrørende færdselssikkerheden hører under justitsministeriet og de

ministeriet underlagte organer, herunder politiet, statens biltilsyn og bilinspektørerne, Rådet for større Færdselssikkerhed og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning. For vejenes vedkommende afgøres de herhenhørende problemer af vejdirektoratet i samråd med justitsministeriet.

Den fornødne samordning af indsatsen sker gennem justitsministeriet.

Den af min forgænger den 18. maj 1966 nedsatte færdselssikkerhedskommission, der blandt sine medlemmer har repræsentanter for de politiske partier og de organisationer og myndigheder, der beskæftiger sig med færdsel, har taget en række aktuelle spørgsmål vedrørende bekæmpelsen af trafikulykker op. Kommissionen har afgivet en række betænkninger, og flere af kommissionens forslag er ført ud i livet. Kommissionen arbejder videre, bl. a. med spørgsmålet om spirituspåvirkede motorførere og med sikkerhedsspørgsmål i forbindelse med udformningen af vejene.

Det vil efter min opfattelse ikke være rimeligt at træffe bestemmelse om, hvorvidt en ny central forvaltningsmyndighed til bekæmpelse af færdselsulykker skal oprettes, så længe kommissionen ikke har afsluttet sit arbejde.

Af *Camre* til justitsministeren (19. december 1968):

„Vil ministeren indføre typegodkendelsesbestemmelser for nye automobiler med samme indhold som de amerikanske bestemmelser?“

Begrundelse.

På basis af de senere års trafikforskning i udlandet har man i USA og i Sverige indført strengere krav til bilernes sikkerhedsmæssige indretning. Kravene øges hvert år efter en bestemt plan, således at bilfabrikkerne kan tage hensyn dertil ved konstruktionen af nye modeller. Automobilfabrikkerne har således været tvunget til at forbedre de vogne, som de ønsker at afsætte i USA og i Sverige.

Imidlertid har dette medført, at en lang række fabrikker producerer hver model i to udførelser: en sikker udgave, som kan sælges i USA, og en sekundavare, der afsættes til sikkerhedsmæssigt lavt udviklede lande, som f. eks. Danmark.