

Bemærkninger til forslaget

Færdselssikkerhedskommissionen er den eneste instans i landet, hvor eksperter og politiske repræsentanter fast beskæftiger sig med færdselssikkerhed. Men fra december 1983 til august 1985 har kommissionen ikke været indkaldt til møde. Kommissionens formand afslog at lade kommissionen selv tage initiativ til nye møder og opgaver, skønt mange nødvendige opgaver ventede. Det skortede ikke på opfordringer fra medlemmerne.

Justitsministeren overvejede imens, om han skulle nedlægge kommissionen eller blot sylte den. Han gav udtryk for, at kommissionen ikke burde arbejde, mens folketinget behandlede ændringer til færdselsloven. Kommissionen har tidligere arbejdet med mange prolemer, som ikke ligger inden for færdselslovens rammer.

Efter forslagsstillernes opfattelse er der god brug for færdselssikkerhedskommissionen. For det første fordi der har været vækst i biltrafikmængderne, salget af biler og ulykkestallene i det seneste år. For det andet fordi der trods faldende ulykkestal i en årrække alligevel er en række uforsøgte måder at reducere ulykkestallene på:

- Lavere promillegrænser (eksempelvis 0,5 ‰). En del af vore nabolande har væsentlig lavere grænser. Noget tyder på, at kørsel med de til-ladte danske promillegrænser ikke er forsvarlig.
- Strengere straf for alkoholkørsel, som sammen med for høj hastighed er den almindeligste ulykkesårsag. Det har ikke skortet på initiativer, der gjorde noget effektivt ved problemet. Alkoholkørsel er lige så uansvarligt som at skyde vildt om sig med et jagtgevær, og strafferammerne for de to forseelser burde være identiske.
- Tilbud om behandling til personer, der har forvoldt trafikuheld i spirituspåvirket tilstand.
- Svage trafikanters forhold i trafikken. Dette emne bør tages op i sammenhæng. De svage trafikanter har i de senere år haft en tendens til en stigende andel af ulykkerne. Det er tidligere lovet i kommissionen, at problemet ville blive taget op, når 2. del af den færdselssikkerhedspolitiske redegørelse var udkommet (den udkom i juni 1984).

- Lægekontrol med ældre bilister (ikke familielæge).
- Mindre vejbyggeri/flere kollektive trafikinvesteringer.
- Lavere lastbilhastigheder på landeveje og motorveje.
- Undersøgelse af dækkene som ulykkesårsag. Det er ikke undersøgt, på hvilken måde en indsats for god dækkvalitet, korrekt montering, korrekt brug og dækkontrol vil kunne påvirke ulykkestallene.
- Større krav om erfaring og færdselskundskab til førere af store motorcykler.
- Større krav til sikkerhedsudstyr til børn i biler.
- Mere politikontrol med overholdelse af hastighedsgrænser og af lastbilers bremsesystem og vægt.

Beslutningsforslagets udformning

Den hidtidige kommission har ikke beskæftiget sig med forhold, der strækker sig ud over vejområdet. Det har ikke været muligt f.eks. at påvise, på hvilke måder en forbedring og større benyttelse af kollektiv trafik kan nedsætte antallet af ulykker, eller at påvise, hvilken udvikling i lokalisering af boliger og arbejdspladser der kunne påvirke ulykkestallet.

Det er dog afgørende, at kommissionen begrænser sig til kun at tage problemer op med det formål at forbedre færdselssikkerheden. Andre målsætninger må søges opfyldt i anden regie. Den politiske beslutning og afvejning ligger alligevel i sidste ende i folketinget.

Justitsministeriet har både i kommissionen og offentligheden gang på gang fastslået, at kommissionen kunne tage problemer op både på eget og ministerens initiativ. Men i praksis har formand og justitsministerium afvist næsten alle initiativer fra medlemmerne. Specielt under den ufrivillige pause på halvandet år fra 1983 til 1985 har alle ligegyldigt hvor perspektivrige forslag været lagt på is. Dette skal undgås ved et klart kommissorium.