

[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.