

[Justitsministeren]

stræbes med informations- og uddannelsesaktiviteter.

Kontrol- og sanktionsmæssige foranstaltninger rummer imidlertid også en påvirkningsmulighed med hensyn til trafikantadfærd. Det er et nærliggende spørgsmål, om den manglende overholdelse af færdselsreglerne, der kan konstateres på en række områder, kan hænge sammen med, at bøderne for konstaterede færdselsforseelser er for små. De vejledende bødetakster på dette område blev senest forhøjet i foråret 1988, men taksterne havde indtil da været uændrede siden 1977, og forhøjelsen svarede gennemsnitligt til den almindelige prisudvikling siden 1977.

Det kan oplyses, at man i Norge for nylig har indført store, særdeles følelige bøder for visse færdselslovovertrædelser med henblik på at opnå reduktion af ulykkestallene. I den forbindelse kan det nævnes, at rigsadvokaten har iværksat en undersøgelse af, om der på visse områder er behov for en mere differentieret bødepraksis. Heri indgår også overvejelser om en forhøjelse af bøderne for visse kategorier af færdselslovovertrædelser.

Køretøjernes sikkerhedsmæssige indretning.

Køretøjer kan gøres mere trafiksikre ved fastsættelse af krav til deres indretning og udstyr. Kravene kan tage sigte på at forhindre ulykker, f.eks. krav til bremses, eller de kan have til formål at begrænse følgerne af ulykker, således som det f.eks. er tilfældet med reglerne om sikkerhedsseler.

Omkostningerne ved gennemførelse af køretøjstekniske krav varierer meget, alt efter den nærmere karakter af de tekniske krav. Omkostningerne vil dog typisk være større end omkostningerne ved foranstaltninger rettet mod trafikantadfærd og mindre end omkostninger ved foranstaltninger på vejnettet. For det enkelte køretøj vil der dog være tale om begrænsede udgifter.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår fem foranstaltninger eller grupper af foranstaltninger vedrørende køretøjer. Af disse forslag har Justitsministeriet allerede fuldt ud gennemført det ene, idet der siden marts 1988 gælder et krav om supplerende sidespejle på lastbiler. Justitsministeriet har endvidere gennemført forslaget om sikkerhedsseler på bagsædet af personbiler. Fra den 1. april 1989 gælder der et

krav om, at alle nye almindelige personbiler skal være forsynede med sikkerhedsseler på fremadvendende sæder, herunder på bagsædet.

Færdselssikkerhedskommissionens øvrige forslag om henholdsvis forskellige skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr samt kørelays og højtiddende ekstra stoplys på biler vil Justitsministeriet i det fortsatte arbejde tage initiativ til at gennemføre. Fremgangsmåden vil være den, at Justitsministeriet i overensstemmelse med sædvanlig praksis foretager høring af brancheorganisationer og andre, der berøres af de enkelte forslag, førend der tages beslutning om gennemførelsen. Med hensyn til de forslag, hvor eksisterende EF-regler for tiden er til hinder for skærpede danske køretøjstekniske krav, vil der fra dansk side blive arbejdet for en ændring af de pågældende regler i EF.

Regeringen skal endvidere pege på, at der er en række mere vidtgående, men også mere langsigtede forslag, som drøftes internationalt. Som eksempler kan nævnes: Sidekollisionstest for personbiler, krav om en form for polstring af bilers forparti af hensyn til »bløde« trafikanter og endelig indførelse af computersystemer, der kan hjælpe eller korrigere føreren i en given trafiksituation. Gennemførelsen af forslag af denne karakter ligger nogle år ude i fremtiden, men Justitsministeriet vil følge og støtte forslagene, som kan forventes at have en god færdselssikkerhedsmæssig effekt.

Vejsektoren.

Vejnettets udformning har en væsentlig betydning for færdselssikkerheden. Omkostningerne ved at bygge det eksisterende vejnet om efter de principper, der er beskrevet i handlingsplanen, er dog typisk store, og lønsomheden ved disse anlægsarbejder på vejnettet vil derfor typisk være ringe set i forhold til indsats over for trafikanterne og køretøjerne.

Handlingsplanen peger imidlertid på forhold på vejnettet, hvor vejvæsenet ved en forholdsvis beskeden indsats kan opnå en væsentlig reduktion i antallet af færdselsuheld, og hvor lønsomheden derfor er høj. Det gælder eksempelvis en systematisk indsats for at fjerne faste genstande på vejnettet, navnlig i det åbne land, uhensigtsmæssigt placerede træer, lysmaster og færdselsstavler m.v.

Ikke mindst på kommunevejene sker der mange ulykker med betydelige personskader,