

ringen foreslår derfor, at den nuværende promillegrænse – i lighed med hvad andre lande har gjort – nedsættes fra 0,8 promille til 0,5 promille.

#### *Ombygning af farlige kryds og strækninger*

Regeringen har siden sin tiltræden afsat og anvendt betydelige midler til sikkerhedsmæssige forbedringer på statens veje, f.eks. systematisk sortpletbekæmpelse, ombygning af kryds, strækninger og jernbaneoverkørsler og etablering af særlige sikkerhedsfremmende anlæg for cyklister m.v.. Alene i 1996 blev der anvendt mere end 150 mio. kr. hertil. Også fremover vil der være behov for at afsætte midler til dette arbejde.

Hidtil hårdtbelastede bygader aflastes, når staten anlægger nye omfartsveje for den gennemkørende trafik. Det indebærer en mulighed for at bygge den eksisterende vej gennem byen om, så den får en højere sikkerhedsmæssig og miljømæssig standard svarende til dens nye funktion. Fremover bør forholdene på den nye og den eksisterende vej ses i større sammenhæng og passende løsninger findes i samarbejde med de lokale myndigheder. Regeringen vil i forbindelse med fremtidige anlægslove for sådanne veje foreslå, at der indregnes et beløb til medfinansiering af sikkerhedsfremmende foranstaltninger på de aflastede veje.

Vejdirektoratet har ansvar for at gennemføre foranstaltninger, der forbedrer sikkerheden på hovedlandevejene. På finansloven for 1997 er der reserveret midler til ulykkesbekæmpelse på disse veje.

Som en del af regeringens aftale med Amtsrådsforeningen i Danmark om overførsel af visse vejstrækninger til amterne er det aftalt, at disse midler fremover af regeringen skal kunne anvendes ikke alene på statsvejnettet, men også til medfinansiering af sikkerhedsarbejdet på amternes og kommunernes vejnet. Regeringen forventer på denne måde at kunne medvirke til, både at der sættes flere sådanne arbejder igang, og at der bliver bedre mulighed for at optimere indsatsen.

#### *Tunge køretøjer*

Professionelle chauffører færdes meget i trafikken og er dermed ansvarlige for en stor del af kørselsarbejdet. Sammenholdes antal trafikdræbte i ulykker, hvor henholdsvis lastbil og personbil er involveret, er der – alt andet lige – væsentligt flere dræbte pr. kørt lastbilkilometer

end pr. kørt personbilkilometer. Dette indebærer ikke nødvendigvis, at erhvervschauffører også oftere har skylden for de indtrufne ulykker, men alene at de oftere er involveret i sådanne ulykker.

I den seneste tid er der fortsat konstateret alt for mange fejl og mangler ved lastbiler i forbindelse med Færdselspolitiets målrettede kontroller mod tunge køretøjer og manglende overholdelse af hastighedsgrænserne i forbindelse med lastbilkørsel.

Det er regeringens opfattelse, at vedtagelse af en fælles trafikikkerhedspolitik og udarbejdelse af trafikikkerhedsplaner i de enkelte virksomheder kan være et led i løsningen af problemstillingen.

Herudover har trafikministeren sammen med erhvervsrepræsentanter igangsat en vurdering af, om der i myndighedernes kontrol af erhvervet kan ske en fortsat intensivering og stramning af såvel tilladelsen til at få adgang til erhvervet som af, at reglerne overholdes.

Som et led i at få øget erhvervsudøvernes interesse i at overholde gældende regler er det aftalt, at anklagemyndigheden vil være opmærksom på, at der i egnede sager om fejl og mangler ved lastbiler bør nedlægges påstand om skærpede bødestrafte. Herefter vil det være op til domstolene at tage stilling til en eventuel skærpelse af bødeniveauet i forhold til eksisterende praksis.

Regeringen vil desuden fortsat arbejde for, at lastbilerne bliver mere sikre – primært for cyklister og andre modparter i ulykker. På kort sigt vil regeringen stille krav om eftermontering af sideafskærmning (cyklistværn) og bagkofangere og om ABS på flere lastbiler end i dag. På længere sigt arbejdes der bl.a. for krav om såkaldte energiabsorberende forkofangere på lastbiler, der har til formål at afbøde omfanget og alvorligheden af eventuelle sammenstød med andre biler, cyklister eller fodgængere.

#### *Cyklister*

Regeringen arbejder for en øget og samtidigt mere sikker cykeltrafik. Dels vil en øget cykeltrafik være gavnlig for miljøet, dels er cyklisterne en særlig udsat trafikantgruppe, som ikke i lige så stor grad som andre trafikantgrupper har haft del i den faldende uheldsudvikling. Derfor bør cyklisterne tilbydes bedre og mere sikre forhold.

Ulykker med cyklister sker ofte med en bilist som modpart, og skadesgraden er i høj grad