

trafiksikkerhedsarbejdet bør være, at trafikulykker med dræbte og alvorligt tilskadekomne principielt ikke accepteres, en tankegang, der allerede findes inden for mange andre områder af samfundet, f.eks. arbejdsskadeområdet.

Mere konkret skitserer regeringens handlingsplan en række initiativer, som bør gennemføres, hvis det skal lykkes os at få reduceret antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Initiativerne retter sig mod de fire områder: hastighederne på vejene, spritulykker, ulykker med cyklister og ulykker i kryds. Og det er, hvor vi står i dag.

Vi nærmer os udgangen af den periode, som Færdselssikkerhedskommissionens overordnede mål dækker. Et skøn her og nu er, at vi vil have opnået en reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne på ca. 30 pct. i løbet af perioden. Vi er altså nået langt, men 500 dræbte om året er stadig 500 for meget, og derfor skal der mere til.

Indsatsen for øget trafiksikkerhed er en meget kompliceret opgave, og den tegner bestemt ikke til at blive mindre kompliceret fremover. En fortsat reduktion i antallet af dræbte og lem-læstede i trafikken har mange odds imod sig; alene den stadig voksende trafikmængde gør det vanskeligt. En stigende biltrafik betyder alt andet lige risiko for flere trafikulykker, og når vi gerne vil have et effektivt trafiksystem, er trængsel ikke det første middel, der falder en ind som metode til at begrænse antallet af ulykker, men det virker, fordi det reducerer farten, når der er meget tæt trafik på en vej.

Der sker forholdsmæssigt flere alvorlige ulykker i de mindre tæt befærdede egne af landet, og mindre tæt trafik kan vi iagttage forårsager mere alvorlige ulykker, når uheldet er ude. Derimod sker langt den største andel af det samlede antal ulykker i byerne, og denne viden skal tages med i prioriteringen af trafiksikkerhedsindsatsen.

Endelig vil jeg gerne nævne cykelområdet. Det er sundt at cykle. Samtidig betyder det forhold, at flere tager cyklen eller de kollektive trafikmidler, at der kommer færre biler på vejene og dermed også færre af de meget alvorlige ulykker på vejene. Samtidig ved vi imidlertid også, at cyklister er overrepræsenterede i ulykkesstatistikkerne, da de generelt er mere udsatte i trafikken. Det viser endnu et dilemma i trafiksikkerhedsarbejdet. Med cykler er det som med biler: Jo tættere trafik, jo færre ulykker.

Det er regeringens opfattelse, at trafiksikkerhedsarbejdet også fremover bør koncentreres inden for de fire indsatsområder: hastighedsulykker, spritulykker, ulykker med cykler og ulykker i kryds. Et eller flere af disse forhold er fortsat en faktor i langt hovedparten af de ulykker, der sker, og jeg vil nu nævne en række af de initiativer, som regeringen derfor vil gøre sit til at gennemføre:

Først om hastighed: Der er behov for en holdningsændring på hastighedsområdet i stil med den, vi har set i forhold til spritkørsel. Det anses ikke længere som acceptabelt at køre spritkørsel. Det samme er imidlertid ikke tilfældet, når det drejer sig om at få en fartbøde eller at overskride hastighedsgrænserne med f.eks. 10 km inde i byerne, men det burde det være. For høje hastigheder fører både flere og mere alvorlige ulykker med sig. Det skønnes, at i mellem en fjerdedel og halvdelen af alle ulykker er hastigheden en medvirkende faktor til ulykken. Der er derfor behov for en intensive ret, landsdækkende kampagneindsats for at få en større forståelse for hastighedens betydning for trafiksikkerheden og dermed også en større accept af de eksisterende hastighedsgrænser.

Der er imidlertid også behov for øget politisk kontrol i forhold til hastighedsoverskridelser, ikke mindst af ressourcehensyn mener jeg at det er nødvendigt at bruge ny teknologi i større omfang på dette område. Det forsøg, der i øjeblikket er i gang med automatisk hastighedskontrol, udløber her den 1. april i år. Målet er at reducere hastigheden, og når vi har set resultaterne af det, må vi tage stilling til, om det er en metode, der virker tilstrækkeligt i forhold til indsatsen.

Jeg har også forhåbninger til, at det kommende forsøg med automatisk rødkørselskontrol vil falde positivt ud. Dette forsøg er planlagt til at starte til efteråret.

Kommunerne skal inspireres til mere systematisk at gennemgå hastighedsbilledet i byerne med henblik på at vurdere, hvor der med fordel kan bruges lavere hastighedsgrænser, zoner med 40 km eller 30 km i timen, f.eks. i områder, hvor mange børn og ældre, cyklende og fodgængere færdes. Alle har krav på at kunne færdes trygt i trafikken, også børn og ældre har brug for denne frihed.

Endnu en vigtig gruppe er de unge mandlige trafikanter, der er stærkt overrepræsenterede i ulykkesstatistikkerne. Jeg har udpeget en arbejdsgruppe til at overveje, hvilke virkemidler