

der netop i forhold til denne målgruppe vil være virkningsfulde. Er det øget information og undervisning specielt rettet mod de unge bilister, er det en øget kontrol eller skrappe sanktioner, når nye bilister ikke overholder færdselsreglerne, eller måske en kombination?

Det er også vigtigt at forebygge skadevirkningerne af de ulykker, der alligevel forekommer. En vigtig faktor for at reducere skaderne på bilister er brugen af sikkerhedssele. Det er mig ubegribeligt, at cirka en tredjedel af alle bilister fortsat kører uden sele. Ikke mindst er det chokerende at opleve, at mange forældre kører i bil med deres børn, uden at de er spændt fast. Det er i høj grad nødvendigt, at indsatsen for at øge brugen af sele forstærkes.

På spritområdet er der fortsat en stor ulykesfaktor at arbejde med, særlig når det kommer til dødsulykker. Det er vurderingen, at der i hver fjerde dødsulykke indgår alkohol. Vi har dog som nævnt generelt set en positiv holdningsændring og en deraf følgende adfærdsændring på det her område, og faktisk er antallet af spritulykker væsentligt lavere end det mål, som Færdselssikkerhedskommissionen opstillede i sin tid. Nu er det især gengangere, vi skal koncentrere os om, og det er ofte mennesker med et alkoholproblem, hvor den eneste virkningsfulde indsats er behandling. Derfor bør det også være et mål at øge tilbudet om behandling til alkoholmisbrugere, der har fået frataget kørekortet.

På cyklistområdet kan vi jo konstatere, at der sker alt for mange ulykker med cyklister. Cirka hver fjerde tilskadekomne i trafikken er en cyklist. Det er meget alvorligt, for cyklen er børns og unges transportmiddel. Det er lykkedes at få reduceret antallet af tilskadekomne cyklister i 1998, men det kan i hvert fald i et vist omfang også tilskrives, at andelen af cyklerne desværre ser ud til at være faldet en smule. Det er den samme type virkemidler, som jeg allerede har nævnt, vi skal gøre brug af på dette område, først og fremmest oplysning og en øget indsats fra politiets side.

Også når det kommer til cykelulykker, er bilernes hastighed en afgørende faktor. De fleste af de meget alvorlige ulykker med cyklister sker ved kollision med biler. Det kan derfor øge sikkerheden at adskille bilerne fra cyklerne og også fra de gående på vejene. Et positivt eksempel på, hvad der kan lade sig gøre inden for cykelområdet, kan ses i den nationale cykelby, Odense. Erfaringerne fra Odense viser, at det

kan lade sig gøre både at øge andelen af cyklerne og at mindske antallet af ulykker med cyklister. Dernæst er ambitionen selvfølgelig at få tendensen fra Odense til at brede sig ud til andre byer gennem den måde, man indretter trafikmiljøet på. På landet drejer det sig om at få anlagt cykelstier langs veje med høje hastigheder.

Man kan se, at der sker en meget stor andel af ulykkerne i kryds. I byerne gælder det to tredjedele af ulykkerne med cyklister. Igen er en af de vigtigste parametre hastigheden. Vi skal have reduceret de generelle hastigheder i og omkring kryds. Rundkørsler er et virkningsfuldt instrument, fordi de giver en generelt lavere hastighed tæt på og i selve rundkørslen i forhold til almindelige kryds. Andre virkningsfulde midler i kryds er etablering af tilbagetrukne stoplinjer for biler, blå cykelfelter og førgrønt for cyklister, der gør cyklerne mere synlige i krydset.

Endelig kan jeg pege på, at det især i relation til ulykker i kryds på landet ikke er lykkedes at få reduceret antallet af ulykker.

I tilknytning til de initiativer, jeg nu har ridset op, kan jeg også nævne, at der er sat et arbejde i gang med at få oprettet en havarikommission for vejtrafikulykker, som jeg forventer vil kunne etableres i løbet af i år. Den vil få til opgave at undersøge udvalgte typer ulykker, og det skal give os mere viden om, hvorfor ulykkerne sker, og hvorfor de får det omfang, de gør.

Jeg har også besluttet at oprette et nyt forskningsinstitut for at styrke transportforskningen, herunder forskningen i trafikikkerhed. Det ny transportforskningsinstitut skal have et bredere virkefelt omfattende trafikikkerhed, trafikens miljøforhold, trafikøkonomi og trafikmodeller. Målet er at skabe en organisation, der kan tænke i nye helheder. Med instituttet vil de forskningsaktiviteter, der allerede i dag foregår i ministeriets institutioner, og ressourcerne hertil blive samlet i det nye institut. Den endelige tidsplan og målsætning samt størrelse og finansiering er vi i øjeblikket i fuld gang med at afklare.

Mange af de initiativer, som jeg har nævnt, kan regeringen ikke gennemføre alene. Vigtige andre aktører i trafikikkerhedsarbejdet er ikke mindst kommunerne, amterne og de frivillige organisationer. Men jeg vil også nævne virksomhederne, der bidrager til en meget stor del