

## *Bemærkninger til forslaget*

Udvikling i et samfunds infrastruktur er ofte tæt forbundet med samfundets generelle udvikling. Bedre infrastruktur giver større vækst, blandt andet fordi flere og bedre veje styrker arbejdsstyrkens mobilitet og giver øget mulighed for eksport. Men der er også en bagside. For øget trafik giver flere trafikrelaterede uheld, som ofte er forbundet med alvorlige skader, hvilket både menneskeligt og samfundøkonomisk må betragtes som uacceptabelt. Alene omkostninger i menneskelig smerte og sorg bør retfærdiggøre, at samfundet forpligter sig til at gøre trafikken så sikker som mulig.

Dette kan blandt andet gøres ved kontrol og overvågning, men det kan også fremmes ved at forbedre trafikanternes færdigheder og rutine, hvilket er sigtet med dette beslutningsforslag.

I juni 1996 udgav Færdselssikkerhedskommissionen en strategiplan, hvis målsætning var, at antallet af trafikdrab i år 2000 skulle nedbringes til 427 personer og antallet af tilskadekomne til 7624 personer. Baggrunden var uheldsstatistikken for 1995, der fastslog, at antal uheld efter flere års fald igen var stigende.

Udviklingen er heldigvis vendt igen, men et hurtigt blik i den seneste »Statistiske Efterretninger« for Transport (2000:46), 13. november 2000, viser des-

være med al tydelighed, at man langtfra har opnået målene fra 1996. 523 blev dræbt, og 9062 blev kvæstet de seneste 12 måneder.

Dette beslutningsforslag om at tillade privat øvelseskørsel forud for afholdelse af køreprøve skal derfor ses som et initiativ til at skubbe udviklingen i den rigtige retning.

Beslutningsforslaget refererer til Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 1226 af 18. december 2000 og Færdselsstyrelsens cirkulære nr. 193 af 20. december 2000, som præciserer bestemmelserne for erhvervelse af kørekort, fastsat i lovbekendtgørelse nr. 726 af 26. juli 2000.

Kørekortbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1226 af 18. december 2000) og Færdselsstyrelsens undervisningsplaner for køreuddannelsen fastlægger uddannelsesmål og præstationskrav til eleven. Hensigten er, at eleven tilegner sig nogle færdigheder, der efter erhvervelse af kørekort sætter eleven i stand til at optræde sikkert og trygt i trafikken. Dette mål opnås langtfra altid, for statistikken viser, at unge »nyudklækkede« bilister er overrepræsenteret i trafikuheld respektiv dødsfald i forhold til øvrige bilister; specielt de 18-19-årige, og i særdeleshed de unge mænd, skiller sig ud (Danmarks Statistik, Færdselsuheld, 1998).

*Personskader ved trafikuheld pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn (udvalgte aldersgrupper):*

	I alt	15-17 år	18-19 år	20-24 år	25-34 år
	mænd / kvinder	mænd / kvinder	mænd / kvinder	mænd / kvinder	mænd / kvinder
Personskader i alt	233 / 144	468 / 283	761 / 349	544 / 279	303 / 182
Heraf:					
Dræbte	14 / 5	18 / 5	36 / 10	24 / 5	18 / 5
Alvorligt tilskadekomne	96 / 58	224 / 96	272 / 103	223 / 104	128 / 72
Lettere tilskadekomne	113 / 80	226 / 183	453 / 236	297 / 171	157 / 106

Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger. Kilde: Færdselsuheld (1998), Tabel 7, Danmarks Statistik, februar 2000.

NB: »I alt« er et mål for den samlede befolknings personskader.