

dag hjemmel i færdselsloven til lokalt at fastsætte differentieret hastighedsgrænser. En lavere hastighedsgrænse kan fastsættes, hvor det konkret ikke findes forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med en hastighed svarende til den generelle hastighedsgrænse. Dette omfatter bl.a. tilfælde, hvor en nedsættelse af den gældende hastighedsgrænse skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister.

Samtidig fremgår det af det forslag til en ændring af færdselsloven, som jeg fremsatte i november, at regeringen har lagt op til en øget anvendelse af differentieret hastighedsgrænser. Dette er gjort særligt med henblik på at ændre hastigheden i nedadgående retning.

Overordnet set mener jeg, at det vil give et særdeles diffust trafikbillede rent hastigheds-mæssigt, hvis der på vejene omkring alle de nævnte institutioner og ældreboliger m.v. skal indføres en hastighedsgrænse på 30 km/t., for der findes jo et ret stort antal daginstitutioner, plejehjem, ældreboliger og skoler. Hvis alle områder omkring disse institutioner m.v. skal omkranses af vejskilte, tror jeg ikke, at særlig mange bilister vil kunne overskue, hvornår de kører ind og henholdsvis ud af en 30-km/t.-hastighedsbegrænsning.

Den eksisterende mulighed for at ændre de generelle hastighedsgrænser i tilfælde, hvor konkrete færdselshensyn tilsiger det, er efter min opfattelse ikke alene tilstrækkelig, men også mest hensigtsmæssig, for så kan hastigheden nemlig sænkes lokalt af de myndigheder, der har det bedste beslutningsgrundlag, og det er altså i disse situationer det lokale politi og de lokale vejmyndigheder og ikke os her på Christiansborg.

I forlængelse af forslaget om lokale trafikikkerhedsplaner i alle kommuner foreslås der øget fokus på sikker færdsel i trafikken for børn og ældre. Også for dette forslags vedkommende har jeg indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet.

Det fremgår af Trafikministeriets udtalelse, at ca. 60 pct. af det samlede antal trafikulykker sker på det vejnet, som primærkommunerne er ansvarlige for. Der findes imidlertid ikke i dag en samlet status over kommunernes registreringer af trafikulykker. Det nye fælles samarbejde om trafikuheld mellem Vejdirektoratet, amterne og kommunerne indebærer, at der vil blive arbejdet hen imod etablering af et fælles system til udpegning af sorte pletter. Der vil nok gå nogle år, før systemet er færdigtaget.

I Vejdirektoratet er man endvidere i gang med at vurdere eksisterende og mulige nye arbejdsmetoder for at udpege sorte pletter. Vejdirektoratets indsats på området har hidtil været koncentreret om vejanlæggenes udformning samt lokale projekter. Herudover har Vejdirektoratet bidraget med erfaringsopsamling og formidling af viden til kommuner og amter. Vejdirektoratet vil også fremover kunne vejlede kommunerne i arbejdet med at forbedre forholdene for børn og ældre i trafikken ud fra de foreliggende vejledninger m.v.

Endelig kan jeg nævne, at Rådet for Større Færdselssikkerhed i 2004 har fået bevilget midler til et projekt om ældre i trafikken, herunder om ældre som cyklister og fodgængere.

Samlet set gøres der således allerede i dag en stor indsats for at sætte fokus på sikker færdsel i trafikken. Regeringen kan på den baggrund derfor ikke støtte beslutningsforslaget.

I beslutningsforslag nr. B 138 opfordres regeringen til at iværksætte initiativer med henblik på at styrke færdselssikkerheden for unge og knallertkørere. Forslagsstillerne har på den baggrund fremsat forslag om, at knallerter skal indregistreres og forsynes med nummerplader. Som det fremgår af regeringens trafikredøgørelse fra september 2003, overvejer regeringen at indføre en nummerpladeordning for de knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, hvilket vil sige knallerter, som maksimalt må køre 30 km/t. Det skal i den forbindelse nærmere overvejes, om og i givet fald efter hvilke retningslinjer de knallerter, der ikke i dag er omfattet af en registreringspligt, ville skulle omfattes af kravet om registrering.

Justitsministeriet har derfor anmodet Rigspolitichefen om at nedsætte en arbejdsgruppe med henblik på at vurdere muligheden for registrering af ikkeregistreringspligtige knallerter og i givet fald udarbejde en model for registrering af disse knallerter. Arbejdsgruppen skal endvidere fremkomme med forslag til nødvendige ændringer af love og administrative forskrifter. Det er Rigspolitichefens umiddelbare vurdering, at det vil være muligt inden for rammerne af det nuværende nummerpladesystem at forsyne knallerter, der ikke i dag er registreringspligtige, med nummerplader.

Der foreslås endvidere, at der indføres en skærpet kontrol med og sanktioner mod forhandlere, der har medvirket til at tune knallerter. Knallertforhandlere kan efter den nuværen-