

Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan

*Betænkning afgivet af
Færdselssikkerhedskommissionen*



BETÆNKNING NR. 1157

December 1988



ISBN 87-503-7668-3

Ju 00-209-bet.

B. Stougaard Jensen, Kbh.

Indholdsfortegnelse

Side

Forord	7
Betænkningens hovedindhold	9

Kapitel 1: Indledning.

1.1.	Baggrund	17
1.2.	Uheldsudviklingen	18
1.2.1.	Generelt	18
1.2.2.	Forholdene for de enkelte aldersgrupper	19
1.2.3.	Uheldsudviklingen for de forskellige transportformer	21
1.2.4.	Uheld med spirituspåvirkede trafikanter	23
1.2.5.	Uheldsfordelingen på by- og landområder	27
1.3.	Virkemidler i færdselssikkerhedsarbejdet	29

Kapitel 2: Handlingsplanens mål og forudsætninger.

2.1.	Målsætning	31
2.2.	Valg af foranstaltninger, der kan virkeliggøre målsætningen..	32
2.2.1.	Principper for valg af foranstaltninger	32
2.2.2.	Foranstaltningernes udgifter	34
2.2.3.	Foranstaltningernes effekt	38
2.2.4.	Foranstaltningernes prioritering	40
2.2.5.	Mulige foranstaltninger, som kan forventes drøftet i Færdselssikkerhedskommissionen på et senere tidspunkt	41
2.3.	Den løbende tilpasning af foranstaltningerne	44

Kapitel 3: Handlingsprogrammerne.

3.1.	3-årsprogrammet	47
3.2.	6-årsprogrammet	51
3.3.	12-årsprogrammet	56
3.4.	Handlingsplanens nytte/omkostningsfunktion	60
3.5.	Omkostningernes fordeling mellem myndigheder m.v. ved handlingsplanens gennemførelse	63

Kapitel 4: Det statslige færdselssikkerhedsarbejde.

Side

4.1.	Den organisatoriske opbygning af det statslige færdselssikkerhedsarbejde.....	65
4.1.1.	Den centraladministrative ansvarsfordeling.....	65
4.2.	Samarbejde på centralt niveau.....	67
4.3.	Statslige opgaver ved gennemførelsen af handlingsplanen.....	68

Kapitel 5: Det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

5.1.	Gennemførelse af fysiske foranstaltninger m.v.....	71
5.1.1.	Systematisk sort-plet arbejde.....	71
5.1.2.	Øvrige fysiske foranstaltninger.....	73
5.1.2.1.	Forbedringer på trafikvejnettet.....	74
5.1.2.2.	Fredeliggørelse af lokalområder.....	75
5.1.2.3.	Stiplanlægning.....	76
5.1.3.	Lokal iseringsmæssige foranstaltninger.....	76
5.2.	Uheldsforebyggelse ved undervisning og information.....	77
5.2.1.	Lokale undervisningsinitiativer.....	78
5.2.2.	Lokale informationsinitiativer.....	79
5.3.	Registrering af uheld.....	80
5.4.	Kommuneplanen som ramme om det lokale færdselssikkerhedsarbejde.....	81
5.4.1.	Retningslinjer for kommuneplanlægningen.....	82
5.5.	Tilrettelæggelse og organisering af arbejdet.....	83
5.5.1.	Den tidsmæssige tilrettelæggelse.....	83
5.5.2.	Organisering af færdselssikkerhedsarbejdet.....	84
5.5.2.1.	Lokale færdselssikkerhedsråd eller lignende rådgivningsorganer.....	84
5.5.2.2.	Rådgivningsorganernes opgaver.....	85
5.5.2.3.	Rådgivningsorganernes sammensætning.....	86
5.6.	Fremme af det lokale færdselssikkerhedsarbejde.....	87

Kapitel 6; Opfølgning af handlingsplanen.

6.1.	Behovet for en opfølgning.....	91
6.2.	Nedsættelse af en opfølgningsgruppe og dennes sammensætning...	91
6.3.	Opfølgningsgruppens opgaver.....	92
6.4.	Opfølgning af handlingsplanen i forhold til Folketinget.....	93

Bilag.

1.	De enkelte foranstaltninger i de 3 handlingsprogrammer.....	95
2.	Forudsætninger om vejnettet og ulykkesforekomsten på vejnettet.	221
3.	Beregning af årlig samfundsmæssig udgift ved de enkelte foranstaltninger.....	225
4.	Beregning af de enkelte foranstaltningers lønsomhed..	229
5.	Fordeling af investeringer og driftsudgifter ved handlingsplanens gennemførelse mellem stat, amtskommuner, kommuner og private.....	233
6.	Status vedrørende det lokale færdselssikkerhedsarbejde.....	235

Forord.

Færdselssikkerhedskommissionen af 1986 blev oprindelig nedsat ved Justitsministeriets skrivelse af 3. juni 1986. Beskikkelserne som medlem af og særlig sagkyndig for kommissionen gælder dog kun indtil nyvalg til Folketinget.. Efter folketingsvalgene den 8. september 1987 og 10. maj 1988 er kommissionen på ny nedsat ved skrivelser af 14. december 1987 og 30. juni 1988.

Efter kommissoriet er det kommissionens opgave at fremkomme med forslag til færdselssikkerhedsmæssige initiativer, der kan nedbringe ulykkestallet. Kommissionen skal endvidere afgive vurdering af andre forslag inden for færdselslovgivningen og færdselslovsadministrationen. Justitsministeren kan anmode om, at et bestemt emne tages op til drøftelse og vurdering.

Færdselssikkerhedskommissionen har ved afgivelsen af denne betænkning følgende sammensætning:

Medlemmer:

MF Ivar Hansen som repræsentant for Venstre, (formand).

MF Jimmy Stahr som repræsentant for Socialdemokratiet. (næstformand).

MF Helge Adam Møller som repræsentant for Det Konservative Folkeparti.

MF Margrete Auken som repræsentant for Socialistisk Folkeparti.

MF Kirsten Lee som repræsentant for Det Radikale Venstre.

MF Arne Melchior som repræsentant for Centrumdemokraterne.

MF Knud Lind som repræsentant for Fremskridtspartiet.

MF Inger Stilling Pedersen som repræsentant for Kristeligt Folkeparti.

Kørelærer Erling Hansen som repræsentant for Dansk Kørelærer-Union.

Direktør K.K. Madsen som repræsentant for Danske Vognmænd.

Forretningsfører Holger Nielsen som repræsentant for Specialarbejderforbundet i Danmark.

Afdelingschef Mogens Johansen som repræsentant for Forenede Danske Motorejere.

Lærer Lizzi Haaning som repræsentant for Dansk Cyklist Forbund.

Kommunalbestyrelsesmedlem Lise Thomsen, Lemvig Kommune, som repræsentant for Kommunernes Landsforening samt Københavns og Frederiksberg Kommuner i fællesskab.

Amtsrådsmedlem Kirsten Jensen som repræsentant for Amtsrådsforeningen.

Afdelingschef C. Tornøe som repræsentant for Justitsministeriet.

Politimester N. Holm som repræsentant for Justitsministeriet efter indstilling fra Politimesterforeningen.

Kontorchef Leif Larsen som repræsentant for Trafik- og Kommunikationsministeriet.

Civilingeniør Linda Christensen som repræsentant for Miljøministeriet.

Faste sagkyndige uden stemmeret:

Overlæge Agnes Hauberg som fast sagkyndig for Sundhedsstyrelsen.

Overingeniør Michael Schrøder som fast sagkyndig for Vejdirektoratet.

Politiinspektør Jens Jørgen Christensen som fast sagkyndig for Rigspolitichefen.

Vicepolitidirektør Arne Stevns som fast sagkyndig for Politidirektøren i København.

Politiassistent Frede Weber Andresen som fast sagkyndig for Dansk Politiforbund.

Forskningschef Jørgen Christensen som fast sagkyndig for Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Direktør Jørgen Gram som fast sagkyndig for Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Bilinspektør Folmer Kristiansen som fast sagkyndig for Bilinspektørforeningen.

Kommissionens sekretariat har følgende sammensætning:

Kontorchef Henrik Waaben, Justitsministeriet.

Fuldmægtig Kaspar Linkis, Justitsministeriet.

Fuldmægtig Berit Vinther, Justitsministeriet.

Kontorchef Hans-Viggo Jensen, Justitsministeriet, var leder af kommissionens sekretariat frem til den 30. juni 1988. Hans-Viggo Jensen har imidlertid i tiden derefter deltaget i det afsluttende arbejde omkring betænkningen.

Endvidere har afdelingsingeniør H. K. Hansen, Vejdirektoratet, Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger, deltaget i sekretariatets arbejde.

Tekstbehandlingsopgaverne i forbindelse med betænkningens udarbejdelse er varetaget af assistent Kirsten H. Petersen, Justitsministeriet.

København, den 7. december 1988

Ivar Hansen / Henrik Waaben

Betænkningens hovedindhold.

1. Indledning.

I kapitel 1 gives en kort gennemgang af de seneste betænkninger om færdsels-sikkerhedspolitikken samt en omtale af den nordiske handlingsplan af 1988 for øget færdselssikkerhed.

Kapitel 1 indeholder endvidere en indgående beskrivelse af uheldsudviklingen dels generelt dels for forskellige aldersgrupper og transportformer m.v. Af de mere generelle uheldstal for perioden 1971 til 1987 fremgår det, at der er sket næsten en halvering af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i perioden 1971 til 1981. Siden 1981 har antallet af dræbte og tilskadekomne været stort set uændret. Trafikmængden i perioden 1971 til 1987 har været stigende, i det første tiår svagt stigende, siden 1982 kraftigt stigende.

En gennemgang af uheldsudviklingen for så vidt angår uheld med spirituspåvirkede trafikanter viser, at der i løbet af de sidste 10 år er sket et fald i antallet af spiritusuheld på 24%. I samme periode faldt antallet af ikke-spiritusuheld med 33%. Da antallet af spiritusuheld er faldet mindre end øvrige uheld, er spiritusuheldenes andel af samtlige uheld steget.

Udviklingen i uheldstallene siden 1976 har været gunstigere inden for bymæssig bebyggelse end uden for bymæssig bebyggelse. Medvirkende hertil har blandt andet været den i 1985 gennemførte nedsættelse af hastighedsgrænsen i bymæssig bebyggelse til 50 km/t.

Kapitel 1 indeholder endelig en gennemgang af de forskellige typer af virkemidler, som kan bringes i anvendelse med henblik på at nedbringe ulykkestallet.

2. Målsætningen i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og forudsætningerne for handlingsprogrammerne.

Færdselssikkerhedskommissionen giver i kapitel 2 udtryk for den grundlæggende opfattelse, at antallet af færdselsuheld og antallet af dræbte og tilskadekomne i færdselsuheld stadig er uacceptabelt højt. Kommissionen finder endvidere, at det vil styrke færdselssikkerhedsarbejdet, såfremt der opstilles nogle præcise mål for dette arbejde.

På denne baggrund foreslår kommissionen følgende målsætning for de kommende 12 års færdselssikkerhedsarbejde:

- Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal nedbringes med mindst 15% over 3 år.
- Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal nedbringes med yderligere mindst 15% i løbet af de følgende 3 år.
- Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal nedbringes med yderligere mindst 10-15% i løbet af de derefter følgende 6 år svarende til i alt mindst 40-45% i løbet af 12 år.

Målsætningen er kvantitativ, hvilket blandt andet betyder, at effekten ikke søges opnået i særlige trafikantgrupper fremfor i andre. Målsætningen er endvidere absolut, hvilket betyder, at de opstillede mål skal nås. selv om der sker ændringer i trafikforholdene som f.eks. stigninger i trafikmængden.

Kommissionen har udarbejdet 3 handlingsprogrammer med forslag til foranstaltninger, der kan realisere målsætningen inden for henholdsvis 3-års-, 6-års- og 12-årsperioden.

I kapitel 2 redegør kommissionen for de anvendte principper for valg af foranstaltninger. Kommissionen finder, at de foreslåede foranstaltninger skal være dels egnede til at medvirke til opfyldelsen af målsætningen, dels lønsomme i den forstand, at omkostningerne skal stå i rimeligt forhold til resultaterne. Kommissionen forudsætter endvidere, at foranstaltningerne ikke begrænser de enkelte trafikantgruppers sikkerhed, tryghed og fremkommelighed og ikke unødigt begrænser trafikanternes valg af transportform.

På grundlag af disse principper foreslår kommissionen en række konkrete færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger. Kommissionen fremhæver imidlertid, at spørgsmålet om de enkelte foranstaltningers gennemførelse må ansues i en bredere politisk og samfundsøkonomisk sammenhæng. Det understreges i den forbindelse, at mange foranstaltninger forudsætter øgede bevillinger af betydelig størrelse.

For de enkelte foranstaltninger er der foretaget et udgiftsskøn. I skønnet indgår dels den investering, som vil være nødvendig for at gennemføre foranstaltningen, dels den årlige driftsudgift, som vil være nødvendig for at op-

retholde foranstaltningen. På grundlag af skønnet over investering og driftsudgift beregnes den årlige samfundsmæssige udgift ved foranstaltningen. Den årlige samfundsmæssige udgift beregnes som samfundsrenten af investeringen med tillæg af den årlige driftsudgift.

For de enkelte foranstaltninger er der endvidere foretaget et skøn over effekten på antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

De foranstaltninger, der beskrives i betænkningen, prioriteres efter lønsomhed. Lønsomheden beregnes ved at sætte foranstaltningens effekt i relation til den årlige samfundsmæssige udgift ved foranstaltningen. Ved beregningen tillægges alle ikke-dødelige personskader samme vægt, uanset at skaderne kan være forskellige, medens dødelige personskader vægtes som 34 ikke-dødelige personskader. Om baggrunden for den valgte metode henvises i øvrigt til kapitel 2, afsnit 2.2.4.

3. Handlingsprogrammerne.

Kapitel 3 indeholder en oversigt over de 3 handlingsprogrammer, som kommissionen opstiller med henblik på en virkeliggørelse af den opstillede målsætning.

Der omtales i alt 32 færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger eller grupper af foranstaltninger som led i de 3 handlingsprogrammer. Der er for det første tale om foranstaltninger, der indfører skærpede krav til køretøjers indretning og udstyr. Der er for det andet tale om foranstaltninger, der tager sigte på gennem henholdsvis uddannelse, information, kontrol og ændring af færdselsregler at påvirke trafikanterne til mere trafiksikker adfærd. Endelig er der tale om foranstaltninger, der ved ændringer på vejene og vejenes umiddelbare omgivelser kan forbedre færdselssikkerheden.

16 af foranstaltningerne skal iværksættes som led i det statslige færdselssikkerhedsarbejde, medens de øvrige 16 foranstaltninger skal iværksættes som led i det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

For hvert af de 3 handlingsprogrammer indeholder kapitel 3 et skema, der angiver de enkelte foranstaltninger i programmet med blandt andet deres effekt, årlige samfundsmæssige udgift og lønsomhedstal. Foranstaltningerne er opstillet i skemaet i en rækkefølge efter aftagende lønsomhed.

Effekten af handlingsprogrammerne er sammenlignet med det gennemsnitlige antal personskader for 1986 og 1987. og denne sammenligning viser, at handlingsprogrammerne kan realisere den fastlagte målsætning.

Kapitel 3 indeholder endvidere en beregning af den årlige samfundsmæssige udgift ved de enkelte handlingsprogrammer og en sammenstilling af dette beløb med de henholdsvis person- og materielrelaterede omkostninger, der spares som følge af nedgangen i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Sammenstillingen viser for alle 3 handlingsprogrammer, at den årlige samfundsmæssige udgift ved handlingsprogrammerne mere end opvejes af de sparede omkostninger, der følger af handlingsprogrammernes effekt på antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Det kan således nævnes, at den årlige samfundsmæssige udgift til gennemførelse af alle 3 handlingsprogrammer beløber sig til ca. 1.596 mio. kr. Omkostningerne ved de forebyggede færdselsuheld skønnes imidlertid at ville have andraget ca. 3.150 mio. kr. pr. år, hvoraf ca. 1.050 mio. kr. er personrelaterede omkostninger, og 2.100 mio. kr. er materielrelaterede omkostninger.

Kapitel 3 indeholder desuden en figur, der viser nytte/omkostningsfunktionen for den fuldt gennemførte handlingsplan.

Endelig indeholder kapitel 3 et afsnit om fordelingen af omkostningerne ved handlingsplanens gennemførelse mellem myndigheder m.v. Det fremgår blandt andet heraf, at investeringsudgifterne ved handlingsplanen i første række vil påhvile kommunerne og derefter amtskommunerne, private og staten. Hvis man undlader at gennemføre de 8 mindst lønsomme foranstaltninger, vil de fornødne kommunale investeringsudgifter imidlertid blive halveret. På samme måde vil de fornødne amtskommunale og statslige investeringer kunne halveres ved at tage de 8 mindst lønsomme foranstaltninger ud af handlingsplanen, medens de fornødne private investeringer vil blive nedbragt til ca. 1/6 af de private investeringer i det fulde program.

Med hensyn til de økonomiske fordele ved handlingsplanens gennemførelse beskrives det, at det navnlig vil være den private sektor, der vil opnå disse fordele, medens det offentlige kun opnår små økonomiske besparelser.

4. Det statslige færdselssikkerhedsarbejde.

Kapitel 4 indeholder en beskrivende fremstilling af den organisatoriske opbygning af det statslige færdselssikkerhedsarbejde.

I den forbindelse redegøres der for det centraladministrative ansvar for færdselsikkerheden, som først og fremmest påhviler Justitsministeriet, Trafik- og Kommunikationsministeriet og Miljøministeriet, ligesom der foretages en gennemgang af det samarbejde, som i dag finder sted mellem de relevante central administrative myndigheder.

Det understreges imidlertid, at handlingsplanens virkeliggørelse stiller krav om en betydelig styrkelse af færdsel sikkerhedsarbejdet på centralt plan.

Der vil for det første være behov for et øget samarbejde mellem de berørte ministerier. Der vil for det andet være behov for et tæt samarbejde mellem på den ene side de berørte ministerier og disses institutioner og på den anden side de amts- og primærkommunale myndigheder og organisationer omkring gennemførelse og opfølgning af handlingsprogrammerne. For det tredje vil en betydelig styrkelse af forsknings- og udviklingsarbejdet være nødvendig, således at der kan udvikles nye foranstaltninger, og således at viden om sikkerhedsmæssige effekter kan forbedres. Endelig vil det være påkrævet at stille forøgede økonomiske ressourcer til rådighed for det statslige færdselssikkerhedsarbejde.

5. Det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Kapitel 5 handler om det lokale færdselssikkerhedsarbejde, der anvendes som betegnelse for færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger m.v., som kan iværksættes i amts- og primærkommuner. Det drejer sig om tekniske foranstaltninger til forbedring af forholdene på vejnettet, om lokale initiativer, der retter sig mod trafikanterne med information og undervisningstilbud, samt om den nødvendige organisering og planlægning til støtte for sådanne initiativer.

Kapitlet indeholder for det første en beskrivelse af, hvordan man kan øge færdselssikkerheden ved lokale fysiske og vejtekniske foranstaltninger, herunder ved systematisk sort-plet arbejde, forbedringer på trafikvejnettet, fredeliggørelse af lokalområder, stiplanlægning og ved lokalisering af på den ene side institutioner m.v. og på den anden side særligt trafikskabende funktioner som indkøbscentre og større arbejdspladser m.v.

Kapitlet indeholder for det andet en nærmere gennemgang af, hvordan der kan gennemføres uheldsforebyggelse ved lokale undervisningsinitiativer og lokale informationsinitiativer.

Kommissionen anbefaler, at der med henblik på at forbedre grundlaget for den nærmere tilrettelæggelse af de nævnte fysiske foranstaltninger og undervisnings- og informationsinitiativer gennemføres en udvidet uheldsregistrering. Der henvises herom til kapitel 5, afsnit 5.3.

Kommissionen finder, at rammen for det lokale færdselssikkerhedsarbejde må lægges i kommuneplanlægningen, og kommissionen anbefaler, at miljøministeren udarbejder retningslinjer, som stiller krav om, at kommuneplanerne skal redegøre for, hvordan der kan ske en reduktion af trafikuheldene i overensstemmelse med handlingsplanens mål for det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Hvad angår den nærmere tilrettelæggelse og organisering af det lokale færdselssikkerhedsarbejde foreslås det, at der oprettes lokale rådgivningsorganer i alle amtskommuner og i de ca. 100 kommuner, hvor det gennemsnitlige årlige antal registrerede personskadeuheld er større end 40 på hele vejnettet. De pågældende organer kan være egentlige færdselssikkerhedsråd, men findes der organer med beslægtede opgaver, f.eks. amtslige forebyggelsesråd, kan det være naturligt at lade disse varetage de færdselssikkerhedsmæssige opgaver.

Rådgivningsorganerne skal være idéskabende og forslagsstillende, og der vil i almindelighed skulle foreligge en politisk godkendelse, for at forslag kan bringes til udførelse.

Rådgivningsorganerne forudsættes sammensat efter et lokalt skøn. Naturlige deltagere vil være vejforvaltning, byplan-/regionplanforvaltning, politi, bilinspektion, skolevæsen, socialforvaltning og sundhedsvæsen. Endvidere kan interessegrupper tænkes inddraget i et samarbejde med organet. Kommissionen anbefaler, at der som organets formand udpeges en person, der er medlem af amtsrådet eller kommunalbestyrelsen, og at der sikres organet sekretariatsbistand m.v.

Det helt afgørende for virkeliggørelsen af den lokale del af handlingsplanen er efter kommissionens opfattelse spørgsmålet om finansieringen af det lokale færdselssikkerhedsarbejde. Repræsentanterne for Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen har givet udtryk for, at staten over bloktilskuddene må kompensere amtskommuner og kommuner for de merudgifter, som måtte følge af handlingsplanens realisering. Kommissionen omtaler i kapitel 5, afsnit 5.6., nogle andre mulige finansieringsmodeller, men fremhæver, at der kun er tale om eksempler. Repræsentanterne for Kommunernes Landsforening og Amts-

rådsforeningen har oplyst, at de ikke kan tilslutte sig finansieringsmodeller, der bygger på statslige særtilskudsordninger.

6. Opfølgning af handlingsplanen.

Kommissionen finder behov for, at der nedsættes en opfølgningsgruppe, der skal følge handlingsplanens iværksættelse og gennemførelse, jf. nærmere herom kapitel 6.

Opfølgningsgruppen foreslås sammensat af repræsentanter for Justitsministeriet, Trafik- og Kommunikationsministeriet (herunder Vejdirektoratet), Miljøministeriet. Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen. Opfølgningsgruppen vil efter behov kunne tilkalde sagkyndig bistand fra Rådet for Større Færdselssikkerhed, Sundhedsstyrelsen, politiet eller andre. I sekretariatet bør indgå Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Opfølgningsgruppen skal navnlig have til opgave at følge den nærmere iværksættelse af de enkelte foranstaltninger i handlingsplanen. Konstateres det, at tidsplanen for iværksættelsen af en foranstaltning ikke overholdes, må gruppen give en orientering herom til den minister, under hvis forretningsområde den pågældende foranstaltning hører. Opfølgningsgruppen skal endvidere på grundlag af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratets effektivmålinger vurdere, om handlingsplanens målsætning, der er absolut, opfyldes med de gennemførte foranstaltninger, og om der er behov for nye foranstaltninger. Endelig kan opfølgningsgruppen fremlægge forslag til nye foranstaltninger.

Kommissionen foreslår endelig i kapitel 6, at regeringen en gang om året over for Folketinget skal give en færdselssikkerhedspolitisk redegørelse, hvori de ansvarlige ministre kan beskrive den færdselssikkerhedsmæssige situation og herunder status med hensyn til gennemførelsen af handlingsplanen inden for deres område.

7. De enkelte foranstaltninger.

Bilag 1 indeholder detaljerede beskrivelser af samtlige de 32 foranstaltninger og grupper af foranstaltninger, som Færdselssikkerhedskommissionen omtaler med henblik på opfyldelse af handlingsplanens mål om en reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Forslagene S-1 til S-16 er forslag til foranstaltninger i det statslige færdselssikkerhedsarbejde. Forslagene L-1 til L-16 er forslag til foranstaltninger i det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

For hver foranstaltning findes en nærmere beskrivelse af foranstaltningen efterfulgt af særlige afsnit om henholdsvis udgift og effekt ved foranstaltningen samt eventuelle særlige bemærkninger.

Bilag 3 indeholder den nærmere beregning af den årlige samfundsmæssige udgift ved de enkelte foranstaltninger, og i bilag 4 er optaget den nærmere beregning af de enkelte foranstaltningers lønsomhed.

Bilag 5 indeholder en samlet oversigt over fordelingen af udgifterne ved handlingsplanens gennemførelse på stat, amtskommuner, kommuner og private. For hver foranstaltning er de fornødne investeringsudgifter og driftsudgifter opsplittet og henført som enten statslige, amtskommunale, kommunale eller private udgifter. Der er herefter foretaget en sammenlægning af de således opsplittede udgiftsbeløb ved samtlige foranstaltninger, således at udgiftskonsekvenserne ved den samlede handlingsplan fremtræder.

8. Baggrundsmateriale.

Bilag 2 indeholder en beskrivelse af de forudsætninger om vejnettet og ulykkesforekomsten på vejnettet, som er lagt til grund ved udarbejdelsen af foranstaltningerne L-1 til L-14 vedrørende ændringer på vejene og vejenes umiddelbare omgivelser.

I bilag 6 er optaget en beskrivende fremstilling af det hidtidige lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Kapitel 1.

Indledning.

1.1. Baggrund.

I marts 1981 afgav et embedsmandsudvalg under regeringsudvalget om børn i trafikken betænkning nr. 921, Færdselssikkerhedspolitisk redegørelse 1. del.

1. del af redegørelsen er en statusrapport over den hidtidige indsats på det færdselssikkerhedsmæssige område. Det fremgår heraf, at antallet af færdselsuheld fortsat har et sådant omfang, at nye og måske utraditionelle initiativer er påkrævede, hvis de menneskelige og økonomiske omkostninger, som færdselsuheld påfører samfundet, skal reduceres mest muligt. Endvidere indeholder 1. del en kort gennemgang af de væsentligste færdselssikkerhedsmæssige initiativer, som var planlagt iværksat eller under overvejelse, f.eks. en ny køreuddannelse.

Udvalget afgav i juni 1984 betænkning nr. 1008, Færdselssikkerhedspolitisk redegørelse 2. del. I denne betænkning beskæftiger udvalget sig især med, hvorledes man kan løse de færdselssikkerhedsmæssige problemer. Redegørelsen indeholder udvalgets forslag til målsætninger for det fremtidige færdselssikkerhedsarbejde samt udvalgets forslag til, hvorledes man vil kunne opfylde disse. Udvalget tilsigter, at denne del af redegørelsen skal fremstå som et **idékatalog** og arbejdsredskab for de politikere, som på såvel statsligt som amtskommunalt og kommunalt plan skal træffe beslutninger af betydning for færdselssikkerheden. I betænkningens bilag findes en mere teknisk beskrivelse af de enkelte færdselssikkerhedsmæssige virkemidler samt udvalgets vurdering af effekten og omkostningerne ved deres gennemførelse.

Nordisk Råd vedtog på sessionen i marts 1988 en nordisk handlingsplan for øget færdselssikkerhed. "Sikrere trafik i Norden".

Målsætningen i den nordiske handlingsplan går ud på, at det nordiske færdselssikkerhedssamarbejde skal supplere og forstærke det nationale færdselssikkerhedsarbejde. Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal reduceres gennem reduktion i hvert land. Risikoen for at blive dræbt eller skadet skal reduceres for hver trafikantkategori, og der skal tages særligt hensyn til de svage trafikanter.

Til opfyldelse af målsætningen indeholder handlingsplanen et handlingsprogram for årene 1988-1990. Handlingsprogrammet består af forskningsprojekter m.v. inden for 4 prioriterede områder. Disse områder er hastighedsovertrædelser, spiritus- og promillekørsel, føreruddannelse og svage trafikanter.

1.2. Uheldsudviklingen.

1.2.1. Generelt.

I 1976 var vejtrafikken i Danmark ved at stige igen efter en nedgang under oliekrisen i 1973/74. Biltrafikken havde genoptaget sin vækst og var nu større end før krisen, mens antallet af dræbte og tilskadekomne - stærkt støttet af de generelle hastighedsgrænser, som var indført under krisen, - var faldet til et nyt og lavere niveau, hvor det nu var stabilt.

Dette niveau blev fastholdt frem til 1979, hvor en ny oliekrise igen førte til fald i trafikmængderne. Dette fald og en sænkning af hastighedsgrænserne uden for byerne bragte ulykkestallene ned på et endnu lavere niveau, hvor det var stabilt til og med 1984. Der indtraf en brat stigning fra 665 i 1984 til 773 dræbte i 1985. men i løbet af 1986 og 1987 er antallet af dræbte igen kommet under 700, og antallet af tilskadekomne i øvrigt er faldet yderligere.

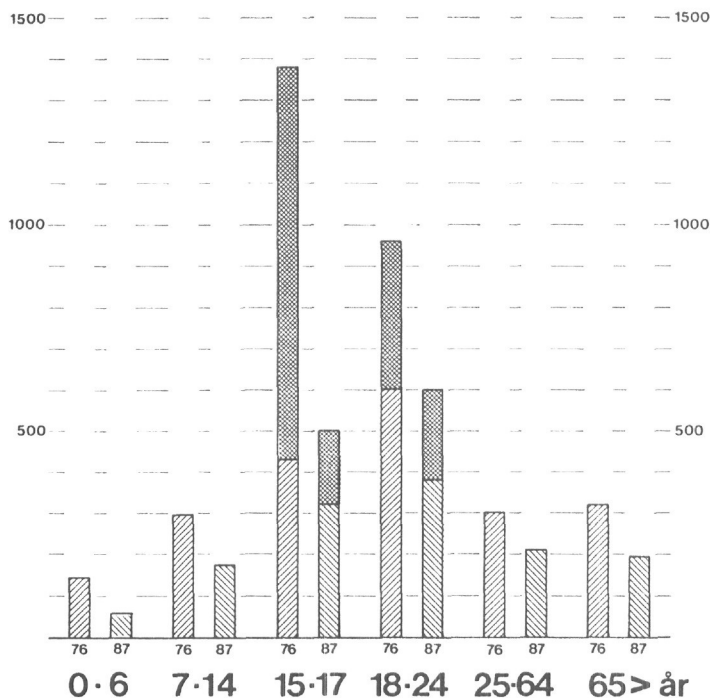
Antallet af registrerede personskadeuheld, dræbte og øvrige tilskadekomne er sammen med trafikindexet vist i tabel 1.1 for en række udvalgte år efter 1970.

Tabel 1.1 Nøgletal for trafiksikkerheden i Danmark for årene 1971, 1976, 1981, 1985, 1986 og 1987.

Ar	1971	1976	1981	1985	1986	1987
Personska- deuheld	21.507	15.951	11.257	11.502	11.170	10.164
Dræbte	1.213	857	662	772	723	698
Øvrige skadede	26.374	19.599	13.649	13.855	13.398	12.016
<u>Trafikindex</u>	<u>85</u>	<u>95</u>	<u>91</u>	<u>105</u>	<u>110</u>	<u>116</u>

1.2.2. Forholdene for de enkelte aldersgrupper.

Oplysningerne i det følgende om de enkelte aldersgrupper er støttet grafisk af figur 1.1.



Figur 1.1. Antal personskader pr. 100.000 personer i 1976 og 1987 fordelt på aldersgrupper. For de 15-17 årige og 18-24 årige er antallet af personskader ved ulykker med knallert og motorcykel vist med dobbelt skravering.

1.2.2.1. De 0-6 årige.

Blandt førskolebørnene taltes 721 dræbte og tilskadekomne i 1976 og 229 i 1987. I den samme periode faldt antallet af børn i denne aldersgruppe med 24%. Uheldstallet har i de seneste tre år været faldende.

1.2.2.2. De 7-14 årige.

I denne gruppe forekom 1.882 dræbte og tilskadekomne i 1976 og 943 i 1987. Samtidig faldt antallet af børn i denne gruppe med 17%. Uheldstallet har i de seneste tre år været faldende..

1.2.2.3. De 15-17 årige.

Denne aldersgruppe var i 1976 den, der havde det største antal personskader i forhold til gruppens størrelse: 3.043 dræbte og tilskadekomne. I 1987 var antallet faldet til 1.094 dræbte og tilskadekomne. Antallet af 15-årige er det samme i 1987 som i 1976.

Det meget store bidrag til faldet i personskadetallet for denne gruppe kommer fra knallertulykkerne, som i 1976 påførte denne gruppe 2.093 personskader og i 1987 kun 389. Ser man bort fra knallertulykkerne, havde aldersgruppen også et fald i antallet af personskader med andre transportformer: fra 950 i 1976 til 695 i 1987.

1.2.2.4. De 18-24 årige.

Denne aldersgruppe har nu det største antal personskader i forhold til sin størrelse. I gruppen, som bl.a. indeholder de fleste nye bilførere og næsten alle motorcyklister, registreredes 4.995 dræbte og tilskadekomne i 1976. I 1987, hvor gruppen var vokset 9%, var dette tal faldet til 3.431. Niveauet har i de seneste år været faldende.

De store bidrag til faldet i personskadetallet for denne gruppe stammer fra ulykker med motorcykler og knallerter, som i 1976 medførte 1.863 dræbte og tilskadekomne i gruppen, men i 1987 kun 668. Ser man bort fra disse ulykker, havde gruppen 3.132 personskader med alle andre transportformer i 1976 og 2.167 i 1987.

1.2.2.5. De 25-64 årige.

Denne store befolkningsgruppe voksede med 5.5% fra 1976 til 1987, men antallet af personskader efter færdselsuheld faldt fra 7.540 til 5.457. Antallet har i de seneste 3 år været faldende. Faldet fordeler sig på alle transportmidler.

1.2.2.6. De "65 +" årige.

Gruppen, som omfatter alle, der er fyldt 65 år, er vokset i antal med næsten 14% fra 1976 til 1987. Antallet af personskader i gruppen er faldet fra 2.200 i 1976 til 1.519 i 1987. Dette niveau har i de seneste år været ret stabilt.

1.2.3. Uheldsudviklingen for de forskellige transportformer.

1.2.3.1. Gang.

I 1976 skete der 2.348 ulykker med fodgængere indblandet. Herved blev 178 fodgængere dræbt, og 2.202 kom til skade i trafikken. I 1987 forekom 1.510 fodgængerulykker, hvor 141 fodgængere dræbtes, og 1.384 kom til skade. Niveauet har været ret stabilt i de seneste år.

I 1976 blev der konstateret spirituspåvirkning hos fodgængere i 128 af de 2.348 uheld med fodgængere, dvs. i godt 5% af uheldene. I 1987 forekom 171 sådanne uheld, svarende til 11% af fodgængeruheldene.

1.2.3.2. Cykling.

Denne transportform havde en tilvækst i antallet af personskadeuheld, fra 2.494 i 1976 til 3.053 i 1983. Siden har uheldstallet været faldende, og i 1987 forekom der 2.472 registrerede personskadeuheld med cyklister. Ved disse uheld omkom 82, mens 2.332 kom til skade i 1976. Tallene i 1987 var henholdsvis 87 dræbte og 2.283 tilskadekomne.

Spirituspåvirkning af uhelds indblandede cyklister blev i 1976 registreret i ca. 3% af tilfældene, og i 1987 i ca. 5%.

1.2.3.3. Knallertkørsel.

I 1976 skete der 4.542 personskadeuheld med knallerter, dvs. at dette transportmiddel var indblandet i 29% af alle personskadeuheld i trafikken. I årene efter 1976 faldt knallertbrugen stærkt, og i 1987 udgjorde knallertuheldene kun ca. 12% af personskadeuheldene. Antallet af personskader blandt knallerttrafikanter, der i 1976 var 4.360, heraf 144 dræbte, faldt samtidig til 1.155 i 1987, heraf 33 dræbte.

I 1976 var 1.072 af de uheldsindblandede knallertkørere kvinder, 3.632 var mænd. I 1987 var fordelingen 161 kvinder og 984 mænd. Faldet i antallet af uheldsindblandede knallertkørere er altså forholdsvis langt større for kvinder end for mænd.

Antallet af uheldsindblandede knallertkørere, der var påvirket af spiritus er generelt højt: 684 i 1976 og 285 i 1987. Samtidig er deres andel af knallertuheldene steget fra ca. 15% til ca. 24%.

1.2.3.4. Motorcykelkørsel.

Motorcykler var i 1976 indblandet i 1.400 personskadeuheld med 1.568 personskader blandt motorcyklisterne, hvorved 70 blev dræbt. I 1987 registreredes 690 personskader med 44 dræbte ved denne transportform. Uheldstallet har været faldende siden 1983. I 1987 var 72% af de dræbte og tilskadekomne motorcyklister under 25 år, og det er i denne aldersgruppe, at faldet i personskadetal har været størst.

1.2.3.5. Personbiler.

Der skete i 1976 11.178 personskadeuheld med personbiler. Ved disse uheld indtraf der 14.970 personskader, heraf 8.523 blandt trafikanter i personbilerne. 588 mistede livet ved disse ulykker. 333 af disse befandt sig i personbilerne.

I 1987 var personbiler indblandet i 7.090 personskadeuheld, som medførte 9.309 personskader, heraf 5.936 i personbilerne. 511 mistede herved livet, 337 af disse i personbilerne.

Uheld med personbiler og personskader ved disse uheld er i de seneste år steget i antal i takt med udviklingen i biltrafikken.

1.2.3.6. Varebiler.

Antallet af personskadeuheld med varebiler ligger i 1987 noget under antallet i 1976. henholdsvis 1.398 mod 1.779. Antallet af personskader var 1.831. heraf 722 i varebilerne, i 1987, mod 2.269. heraf 719 i varebilerne, i 1976. Ved disse uheld omkom 94 i 1976 og 109 i 1987, heraf henholdsvis 31 og 38 i varebilerne.

Den tilsyneladende stabilitet i uheldstallene skjuler, at antallet af biler i kategorien varebiler øgedes med 21% pr. 1. januar 1983. da grænsen mellem lastbiler og varebiler blev flyttet fra 3.000 kg til 3.500 kg tilladt totalvægt. Ser man kun på de "små" varebiler med totalvægt under 2.001 kg. er antallet af personskader fra 1976 til 1987 faktisk faldet fra 1.276 til 757.

I de seneste år har antallet af uheld med varebiler været stigende. Det formodes, at en betydelig del af tilvæksten hidrører fra de mange "off-roaders", der siden 1984 er blevet indregistreret som varevogne og anvendt til privat kørsel.

1.2.3.7. Lastbiler.

I 1976 skete der 1.592 personskadeuheld med lastbiler indblandet, og i 1987 skete der 750 sådanne uheld. Herved forvoldtes der 2.061 personskader, inkl. 213 dræbte, i 1976. I 1987 blev tilsvarende 991 personer skadet, inkl. 133 dræbte.

Overflytningen pr. 1. januar 1983 111 kategorien "varebiler" af alle lastbiler med en totalvægt mellem 3.000 og 3.500 kg ledsagedes af et fald i uheldstallene for lastbiler på ca. 250 og en tilsvarende stigning i uheldstallene for "store" varebiler.

Alkoholpåvirkning konstateres forholdsvis sjældnere blandt lastbilførere end blandt andre førere af motorkøretøjer: i 1985-87 hos 3,1% af alle uheldsindblandede lastbilførere, mod 13% af alle uheldsindblandede førere af person- og varebiler og 22% af alle motorcyklister og knallertkørere.

1.2.3.8. Busser.

Antallet af personskadeuheld med rute- og turbusser har været ret stabilt 1 perioden: fra 339 i 1976 til 316 i 1987. I disse uheld forekom 463 personskader, inkl. 24 dræbte, i 1976 og 432 personskader, inkl. 32 dræbte, i 1987.

To tredjedele af personskaderne og så godt som alle dødelige skader rammer trafikanter uden for den uheldsindblandede bus. I hele perioden 1976-87 omkom 1 alt 371 trafikanter i ulykker, hvori busser var indblandet. Kun 19 af de omkomne befandt sig i busserne.

Tallene for personskader omfatter ikke skader ved passagerers fald under korslen som følge af bussens manøvrer og hastighedsændringer eller fald under på- og afstigning. Sådanne uheld registreres ikke som færdselsuheld, og deres antal kendes ikke. Enkelte undersøgelser på skadestuer tyder dog på, at de er almindeligt forekommende, oftest rammer ældre passagerer og ikke sjældent har alvorlige konsekvenser for disses førlighed og velfærd.

1.2.4. Uheld med spirituspåvirkede trafikanter.

I treårsperioden 1985-87 registreredes 6.735 personskadeuheld som spiritusuheld, idet politiet i hvert af disse uheld havde fundet en alkoholpromille over 0,5 hos en fører eller fodgænger. I alt 694 trafikanter omkom efter sådanne ulykker.

I forhold til treårsperioden 1976-78 er der tale om en nedgang i antallet af spiritusuheld og i antallet af omkomne ved disse: I 1976-78 blev der registreret 8.827 personskadeuheld med påvirkede førere eller fodgængere, og 750 trafikanter omkom som følge af disse uheld.

Faldet i antallet af spiritusuheld er på 24% og dermed mindre end faldet i antallet af ikke-spiritusuheld, som er på 33%. De generelle uheldsforebyggende foranstaltninger har altså forholdsvis mindre effekt på spiritusuheld end på uheld i øvrigt.

Da antallet af spiritusuheld er faldet mindre end øvrige uheld, er deres andel af samtlige uheld steget: fra ca. 18.5% i 1976-78 til ca. 20.5% i 1985-87. I 1976-78 omkom ca. 29.5% af alle trafikdræbte i spiritusulykker. I 1985-87 var denne andel steget til ca. 31,5%.

Førere af biler, motorcykler og traktorer er ansvarlige for flertallet af spiritusuheldene. Det bør dog ikke overses, at også knallertkørere, cyklister og fodgængere, - som kun i ringe grad er omfattet af indsatsen mod spiritusuheld -, tegner sig for en ikke ringe del af disse uheld, nemlig ca. 30%. Denne andel er uændret fra 1976-78 til 1985-87.

Ved spiritusulykker er ca. 8% af alle personskader dødelige. I ulykker, der ikke er registreret som spiritusulykker, er dødeligheden ca. 4,5%.

Fordelingen af de spirituspåvirkede førere efter køn og alder er overordentlig skæv, som det fremgår af tabel 1.2. Tabellen viser fordelingen af de 3.753 spirituspåvirkede personbilførere i årene 1985-87. Kvinder udgjorde 9.6% af disse førere, mens 90,4% var mænd. Der er altså næsten ti gange så mange mænd, som der er kvinder, blandt spirituspåvirkede førere. Resultater af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og politiets undersøgelse af spirituskørselens omfang på danske veje ("Vejkantundersøgelsen") viser, at kvinder udfører ca. 25% af personbilkørslen, mens mænd udfører ca. 75%. Det betyder, at set i forhold til deres andele i trafikken er spirituspåvirkede mandlige bilister indblandet i godt 3 gange så mange personskadeuheld som spirituspåvirkede kvinder.

De ca. 90% mandlige, spirituspåvirkede førere fordeler sig som følger

- 1.7% var unge mænd under 18 år.

- 38% var unge mænd i alderen 18-24 år.
Denne aldersgruppe udfører ca. 8% af biltrafikken.
- 47% var mænd i alderen 25-54 år.
Denne aldersgruppe udfører ca. 54% af biltrafikken.
- 4,2% var mænd, der var fyldt 55 år.
Denne aldersgruppe udfører ca. 13% af biltrafikken.

Ser man på de mandlige personbilmførere i de tre aldersgrupper: 18-24 år, 25-54 år, 55 år og derover, så forholder de hyppigheder, hvormed de optræder som spritbilister i personskadeuheld, sig som 15:3:1, idet der herved er taget hensyn til, hvor meget de kører.

Tabel 1.2 Køns- og aldersfordelingen af de 3.753 spirituspåvirkede førere af personbiler i personskadeuheld, som i årene 1985-87 blev registreret af politiet. (K = kvinder, M = mænd).

alder år	- promilleinterval -								påvirket, ej prøvet		i alt	
	0,5- 0,7	0,8- 1,1	1,2- 1,5	1,6-								
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
17	0,0	0,4	0,0	0,5	0,1	0,5	0,0	0,3	0,0	0,1	0,1	1,7
18-21	0,1	3,5	0,7	6,4	0,3	7,0	0,3	6,1	0,0	0,7	1,4	23,7
22-24	0,1	1,5	0,2	3,0	0,3	3,2	0,5	5,6	0,0	0,5	1,1	13,8
25-54	0,4	2,5	1,1	5,9	1,3	8,6	3,6	28,5	0,0	1,5	6,4	46,9
55+	0,0	0,4	1,3	0,9	0,2	1,6	0,2	1,6	0,0	0,0	0,5	4,2
alle	0,7	8,2	2,2	16,7	2,1	20,6	4,5	42,2	0,0	2,8	9,6	90,4
K+M	8,9		18,9		22,7		46,7		2,8		100,0	
antal	335		708		853		1.752		105		3.753	

Kilde: Danmarks Statistik.

"Vejkantundersøgelsen" viste klart, at den store overrepræsentation af den yngste aldersgruppe blandt de uheldsindblandede, spirituspåvirkede ikke skyldtes, at denne aldersgruppe generelt er overrepræsenteret blandt de spirituspåvirkede bilister i trafikken. Derimod er risikoen for at blive indblandet i personskadeuheld for denne gruppe højere end for andre aldersgrupper allerede i ædru tilstand, og for en givet promille forhøjes risikoen mere end for andre aldersgrupper. Dette er illustreret med tabel 1.3, der giver "Vejkantundersøgelsens" resultater vedrørende uheldsrisikoen for mandlige bilførere som funktion af alder og spirituspromille.

Tabel 1.3 Den relative uheldsrisiko for mandlige førere af person- og varebiler (indtil 2.000 kg) på større veje uden for bymæssig bebyggelse.

Promille	- aldersgrupper (år) -				
	18-24 antal	25-34 antal	35-44 antal	45-54 antal	55-++ antal
0,0-0,4	3,78	1,24	1,03	1,00	1,83
0,5-0,7	11	3	-	-	-
0,8-1,1	160	33	7	7	10
1,2- ++	480	130	100	35	55

1.2.5. Uheldsfordelingen på by- og landområder.

Udviklingen i uheldstallene siden 1976 har været gunstigere inden for end uden for bymæssig bebyggelse.

Fra 1976 til 1981 faldt antallet af personskadeuheld i byområder fra 10.989 til 7.784. I de følgende fire år til og med 1985 var dette niveau uændret. Derefter faldt uheldstallene atter. I 1987 registreredes 6.520 personskadeuheld i byområder.

Antallet af personskader faldt i takt med uheldenes antal: I 1976 var der 13.074 personskader inkl. 384 dræbte. I 1987 var der 7.475 personskader inkl. 276 dræbte. De registrerede personskaders antal er altså faldet 42% i løbet af de 12 år, perioden dækker.

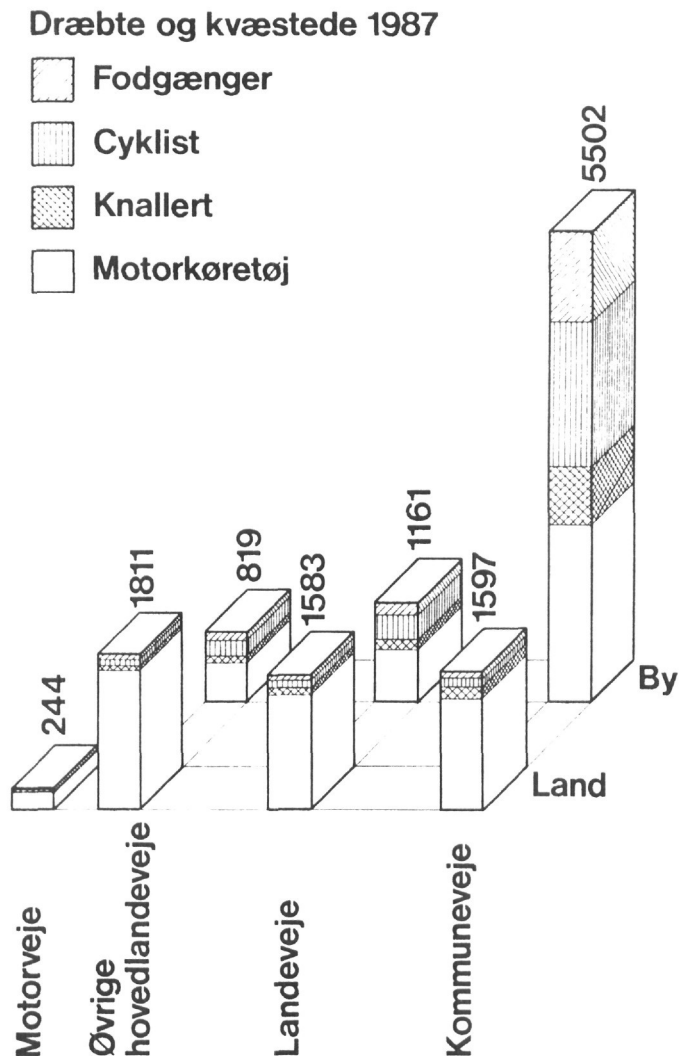
Uden for bymæssig bebyggelse ("landområder") registreredes 4.952 personskadeuheld i 1976. Dette niveau forblev uændret til og med 1978, hvorefter uheldstallet faldt til 3.697 i 1981. Med mindre udsving i begge retninger er de årlige uheldstal forblevet på dette niveau til og med 1987, hvor der blev registreret 3.644 personskadeuheld.

Uheld i landområder medførte 7.382 personskader inkl. 473 dræbte i 1976. I 1987 registreredes 5.239 personskader inkl. 422 dræbte. Fra 1976 til 1987 faldt personskadernes antal altså med 29%.

Som det fremgår heraf, er antallet af personskadeuheld og personskader væsentligt højere i bytrafik end i landevejstrafik. Det gælder dog ikke de dødelige personskader, som forekommer sjældnere i bytrafikken, hvis andel af de færdselsdræbte indtil 1984 lå på ca. 452. Siden 1985 har denne andel ligget på ca. 40%.

Fig. 1.2. illustrerer, hvorledes personskaderne i 1987 fordelte sig på by- og landområder, vejkatégorier og transportmidler.

Figur 1.2.



Den 1. oktober 1985 blev hastighedsgrænsen i bymæssig bebyggelse nedsat til 50 km/t. Derefter har uheldstallene, der som nævnt ovenfor havde været ret stabile i flere år, atter udviklet sig gunstigere i byområderne end i landområderne. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har foretaget beregninger, som baserer sig på uheldstal til og med 31. december 1987. De viser, at antallet af dræbte og tilskadekomne i byområder er henholdsvis 24% og 9% lavere, end de måtte forventes at have været, hvis forholdene havde været de samme som før den 1. oktober 1985.

1.3. Virkemidler i færdselssikkerhedsarbejdet.

Færdselssikkerhedsarbejdet retter sig traditionelt mod 3 typer af uheldsfaktorer. Det drejer sig om faktorer, der har at gøre med henholdsvis trafikanterne, køretøjerne og vejene med deres umiddelbare omgivelser.

Trafikanternes adfærd i trafikken kan gøres mere sikker gennem uddannelse og information om sikker adfærd, kontrol af helbredsforhold i forbindelse med nyudstedelse/generhvervelse af kørekort, hensigtsmæssige færdselsregler, kontrol og sanktioner.

Køretøjer af enhver art kan gøres mere trafiksikre, ved at der fastsættes krav til deres indretning og udstyr. Kravene kan tage sigte på at forhindre ulykker, f.eks. krav til bremses, spejle og cykelstole til børn, men de kan også have til formål at begrænse følgerne af ulykker, således som det f.eks. er tilfældet med reglerne om sikkerhedsseler og kollisionssikret styreapparat.

Færdselssikkerheden kan endvidere øges ved forbedringer på vejnettet. Ved anlæg af nye, sikrere veje fremmes færdselssikkerheden. Der er imidlertid også mulighed for at forbedre færdselssikkerheden på det eksisterende vejnet dels ved en målrettet uheldsbekæmpelse, dels i forbindelse med den løbende vedligeholdelse. Eksempelvis kan man bekæmpe de sorte pletter, og man kan forbedre eller intensivere vedligeholdelsen af vejenes udstyr, dvs. kørebaneafmærkning, færdselstavler, autoværn m.v.

Færdselssikkerheden kan udover ved det beskrevne, traditionelle færdselssikkerhedsarbejde også fremmes ved andre initiativer. En begrænsning af den samlede transportmængde i samfundet, f.eks. ved hensigtsmæssige placeringer af særligt trafikskabende rejsemål, vil således være uheldsbegrænsende. Det samme gælder foranstaltninger, der sigter mod at påvirke trafikanterne til valg

af transportmidler med lavere risikoniveau. Dette kan f.eks. ske ved at styrke den kollektive persontrafik på bekostning af den persontransport, der finder sted ved individuel køretøjstrafik. Vurderingen af, om en omlægning af godstransporten fra køretøjstransport til jernbanetransport vil være uheldsbegrænsende, må bero på en nærmere analyse af omstændighederne for en sådan omlægning. Det må endvidere antages, at færdselssikkerheden vil kunne øges ved en regulering af konkurrenceforholdene på vejtransportområdet, således at trafiksikker kørsel fremmes. Disse foranstaltninger kræver imidlertid mere overordnede og langsigtede ændringer i byernes struktur og det trafikale mønster. Kommissionen vil på et senere tidspunkt tage disse spørgsmål op og afgive indstilling om hvilke foranstaltninger, der vil kunne bringes i anvendelse.

De foranstaltninger, som indgår i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan, består alene i foranstaltninger til at nedbringe ulykkestallet. Foranstaltningerne er opdelt i statslige og lokale. De statslige foranstaltninger gennemføres af centrale myndigheder og virker samtidig over hele landet. Lokale foranstaltninger rettes mod geografiske områder enten som lokale vejforanstaltninger eller som kampagner og undervisningsinitiativer inden for et mindre område. Det lokale færdselssikkerhedsarbejde behandles i kapitel 5.

Kapitel 2.

Handlingsplanens mål og forudsætninger.

2.1. Målsætning.

Færdselssikkerhedsarbejdet i Danmark har hidtil bygget på en målsætning om at nedbringe det samlede uheldstal mest muligt. Selv om myndighederne til tider har koncentreret indsatsen om særlige trafikantgrupper, har man ikke handlet på grundlag af en egentlig struktureret plan for den samlede indsats.

De forslag til færdselssikkerhedspolitiske målsætninger, som et embedsmands-udvalg fremlagde i betænkning 1008/1984, er som nævnt ovenfor ikke blevet udmøntet i en officiel færdselssikkerhedspolitisk målsætning.

Man kan naturligvis fortsat arbejde ud fra en helt generel målsætning om den størst mulige forbedring af færdselssikkerheden. Uheldsudviklingen, jf. kapitel 1, afsnit 1.2., gør det imidlertid naturligt at overveje, om man kan opnå en mere effektiv indsats for færdselssikkerheden ved at opstille nærmere definerede mål for færdselssikkerhedsarbejdet. Det er Færdselssikkerhedskommissionens udgangspunkt, at antallet af færdselsuheld og antallet af dræbte og tilskadekomne i færdselsuheld - trods nedgangen i uheldstallene i de senere år - er uacceptabelt højt.

Færdselssikkerhedskommissionen finder, at det vil betyde en væsentlig styrkelse af færdselssikkerhedsarbejdet, såfremt myndighederne på såvel centralt som lokalt niveau arbejder mod nogle mere præcise mål. Kommissionen har på denne baggrund overvejet, hvilke målsætninger man kan opstille for færdselssikkerhedsarbejdet i Danmark.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår herefter, at man fastlægger en målsætning med opdeling på 3 tidshorisonter, således at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal nedsættes med mindst 15% over 3 år, yderligere mindst 15% i løbet af de følgende 3 år og yderligere mindst 10-15% i løbet af de derefter følgende 6 år svarende til i alt mindst 40-45% i løbet af 12 år. Målsætningen suppleres med tilhørende handlingsprogrammer, der indeholder forslag til foranstaltninger, der vil kunne opfylde målsætningen. Der henvises herom til afsnit 2.2. samt til kapitel 5.

Færdselssikkerhedskommissionen bedømmer denne målsætning som ambitiøs, men samtidig gennemførlig.

Målsætningen er kvantitativ i den forstand, at den angiver hvilken talmæssig reduktion af dræbte og tilskadekomne i trafikken, der søges opnået. Kommissionen finder en kvantitativ målsætning mest formålstjenlig, fordi den vil gøre det muligt præcist at konstatere graden af målopfyldelse, hvilket blandt andet har betydning for afgørelsen af, om det er nødvendigt at iværksætte yderligere foranstaltninger. En kvalitativ målsætning, hvorefter effekten skal opnås i særlige trafikantgrupper, vil efter kommissionens opfattelse være mindre egnet som styringsinstrument, da det kan forringe lønsomheden af den samlede indsats. Dertil kommer, at det kan være problematisk ud fra en etisk vurdering på forhånd at binde sig til, at bestemte trafikantgrupper skal tilgodeses fremfor andre.

Målsætningen er endvidere absolut. Det betyder, at den omtalte reduktion skal opnås, selv om der sker ændringer i trafikforholdene. Eksempelvis vil stigninger i trafikmængden således ikke skulle medføre regulering af målsætningen.

Den fastlagte målsætning om en kvantitativ reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal sættes i forhold til færdselsuheldstallene for perioden 1986-1987, jf. herved kapitel 1, afsnit 1.2.1. I denne periode blev der registreret i alt 21.334 færdselsuheld med personskade. Disse uheld medførte i alt 26.835 personskader, heraf 1.421 med dødelig udgang. Det gennemsnitlige årlige antal tilskadekomne og dræbte i denne periode var således 13.418 tilskadekomne, heraf 711 dræbte.

Når målsætningen sættes i relation til disse uheldstal, betyder det, at det årlige antal tilskadekomne og dræbte i trafikken ved udløbet af det tredje år efter handlingsplanens iværksættelse skal være nedbragt til højst 11.405 tilskadekomne, heraf 604 dræbte. Ved udløbet af handlingsplanens sjette år må det årlige antal tilskadekomne og dræbte maksimalt andrage 9.392 tilskadekomne, heraf 497 dræbte. Ved udløbet af det tolvte år efter handlingsplanens iværksættelse må det årlige antal tilskadekomne og dræbte højst andrage 7.400-8.050 tilskadekomne, heraf 390-420 dræbte.

2.2. Valg af foranstaltninger, der kan virkeliggøre målsætningen.

2.2.1. Principper for valg af foranstaltninger.

Målsætningen er som nævnt ovenfor opdelt på 3 tidshorisonter. Der er derfor udarbejdet 3 handlingsprogrammer med forslag til foranstaltninger, der kan realisere målsætningen inden for henholdsvis 3-års-, 6-års- og 12-årsperioden.

Et nødvendigt krav at stille i forbindelse med valg af foranstaltninger er, at disse skal være egnede til at medvirke til opfyldelsen af de opstillede målsætninger. Kendskab til virkningen af de enkelte foranstaltninger er en forudsætning for, at politikere på såvel statsligt som lokalt niveau kan træffe beslutning om at bringe dem i anvendelse, og at trafikanternes accept kan opnås.

Det er endvidere et nærliggende krav, at omkostningerne skal stå i rimeligt forhold til resultaterne, således at foranstaltningen kan betegnes som lønsom. Selv om en foranstaltning for en umiddelbar betragtning ikke kan karakteriseres som meget effektiv, vil det alligevel kunne være rimeligt at gennemføre den, såfremt der kun er meget små udgifter forbundet hermed.

Det har endelig været en forudsætning for kommissionen, at de foranstaltninger, som foreslås, ikke begrænser de enkelte trafikantgruppers sikkerhed, tryghed og fremkommelighed og ikke unødigt begrænser trafikanternes valg af transportform.

Ved valget af de enkelte foranstaltninger har kommissionen taget udgangspunkt i det katalog over færdselssikkerhedsmæssige virkemidler, der er angivet i betænkning 1008/1984.

En række af den nævnte betæknings forslag til virkemidler er i større eller mindre grad gennemført og indgår derfor ikke i handlingsprogrammerne. Kommissionen har endvidere revurderet enkelte af virkemidlerne med hensyn til effekt og/eller udgift, ligesom kommissionen har fundet, at flere nye forslag bør indgå som grundlag for den aktuelle handlingsplan.

En række af de foreslåede foranstaltninger vil kunne iværksættes umiddelbart, når de nødvendige, økonomiske midler er bevilget. Andre af foranstaltningerne kræver ændring af lovgivningen eller ændring af EF-direktiver. Disse forhold fremgår af beskrivelsen af den enkelte foranstaltning, jf. bilag 1.

Der er i kommissionen enighed om, at de foranstaltninger, der er beskrevet i bilag 1, alle kan medvirke til at hidføre den ønskede reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Kommissionen er dog samtidig opmærksom på, at spørgsmålet om de enkelte foranstaltningers gennemførelse må ansues i en bredere politisk og samfundsøkonomisk sammenhæng. Bl.a. må det understreges, at mange foranstaltninger forudsætter øgede bevillinger af betydelig størrelse.

2.2.2. Foranstaltningernes udgifter.

De udgifter, der vil være forbundet med at gennemføre de enkelte foranstaltninger, er nærmere angivet i bilag 1 og bilag 3.

Der er foretaget et skøn over de udgifter, som hver enkelt foranstaltning i de 3 programmer vil medføre.

I skønnet indgår for det første en udgift svarende til den investering, som vil være påkrævet for at gennemføre foranstaltningen i forhold til den eksisterende situation (typisk den eksisterende køretøjspark) enten straks eller inden et bestemt tidspunkt.

I skønnet vil endvidere indgå den årlige driftsudgift, dvs. den udgift som det vil være påkrævet at afholde for at opretholde foranstaltningen.

Til illustration af denne metode til at skønne over udgiften kan der henvises til forslag S-2, der bl.a. indeholder en foranstaltning om pligt til at montere auditivt bakkingsvarsel. Pligten skal gælde straks for alle nyindregistrerede køretøjer, og inden udgangen af 6-årsperioden skal alle tidligere indregistrerede køretøjer være monteret med bakkingsvarslet.

I denne situation vil investeringen udgøre det beløb, som det vil koste at forsyne allerede indregistrerede køretøjer med det auditive bakkingsvarsel inden udgangen af 6-årsperioden, medens driftsudgiften udgøres af det beløb, der årligt skal anvendes til at forsyne nyindregistrerede køretøjer med bakkingsvarslet.

Ved udøvelsen af udgiftsskønnet er der alene taget hensyn til de direkte forøgede offentlige eller private bruttoudgifter, der følger af foranstaltningen.

Dette betyder, at der ved de foranstaltninger, hvorved der pålægges en pligt - f.eks. en pligt til at montere sikkerhedsfremmende udstyr - alene tages hensyn til de (skønnede mer-)udgifter, som den pligtmæssige foranstaltning giver anledning til. Der bortses derimod fra udgifter, som ville være opstået uanset gennemførelsen af foranstaltningen som følge af trafikanternes frivillige adfærd.

Til illustration af denne metode til opgørelse af udgifterne ved handlingsplanen kan anvendes forslag S-2, der som nævnt bl.a. indeholder

en foranstaltning om pligt til at montere auditivt bakkingsvarsel på lastbiler.

Der er ca. 50.000 lastbiler i den eksisterende køretøjspark. Det skønnes, at 20% af disse allerede har monteret bakkingsvarsel. Dvs. at 40.000 lastbiler skal have eftermonteret bakkingsvarsel. Prisen pr. bakkingsvarsel udgør 200 kr. inkl. montering.

Investeringen ved eftermontering på de 40.000 lastbiler bliver således 8 mio. kr. Der er ikke taget hensyn til eventuelle stilstandsudgifter, dvs. det indtægtstab, som lastbilejeren får, såfremt køretøjet for en tid må tages ud af driften som følge af foranstaltningen. Kommissionen forudsætter, at montering i almindelighed kan ske i forbindelse med de regelmæssige værkstedsbesøg.

Der nyindregistreres årligt 5.000 lastbiler. Heraf skønnes 20% at ville have fået monteret bakkingsvarsel frivilligt uanset foranstaltningen. Foranstaltningen medfører således, at der årligt skal monteres 4.000 bakkingsvarsler til en pris af 200 kr. pr. stk., svarende til en årlig driftsudgift på 0,8 mio. kr.

Blandt de beskrevne foranstaltninger findes nogle, som ved kampagne- og informationsvirksomhed søger at påvirke trafikanterne til at montere eller anvende forskelligt sikkerhedsfremmende udstyr. Ved sådanne foranstaltninger tages der alene hensyn til de (skønnede mer-)udgifter, som kampagnen eller informationen giver anledning til. Der bortses derimod fra udgifter, som vil være opstået uanset foranstaltningen som følge af trafikanternes frivillige adfærd.

Som et eksempel herpå kan nævnes forslag S-7, der indeholder forskellige kampagnemæssige foranstaltninger vedrørende motorcykler, bl.a. en kampagne til fremme af anvendelsen af sikkerhedsdragter.

Der er ca. 42.000 motorcykler i den eksisterende køretøjspark. Det skønnes, at ca. halvdelen af motorcyklisterne, dvs. 21.000, frivilligt har anskaffet sig sikkerhedsdragter. Den anden halvdel er derimod uden sikkerhedsdragt. Antages kampagnen at medføre, at ca. 50% af disse efterlever opfordringen og anskaffer sikkerhedsdragt, skal der købes 10.500 dragter. Prisen pr. dragt udgør i gennemsnit 5.000 kr. ekskl. moms. Investeringer ved denne del af foranstaltningen vil således blive 52,5 mio. kr.

Der nyindregistreres årligt i gennemsnit ca. 2.000 motorcykler, mens der i gennemsnit årligt udstedes 7.000-8.000 motorcykelkørekort. Det antages, at hovedparten af de, der erhverver kørekort til motorcykel, tillige køber en motorcykel, som kan være ny eller brugt.

Da sikkerhedsdragter er personligt udstyr, der kun i meget begrænset omfang kan forventes at blive overdraget fra motorcyklejer til motorcyklejer, kan behovet for nye dragter skønsmæssigt sættes til 7.000-8.000 årligt. Heraf skønnes ca. 50% frivilligt - dvs. uafhængigt af en kampagne - at ville købe sikkerhedsdragter. Af de resterende 50% antages kampagnen at ville få ca. halvdelen, dvs. 2.000 til at købe sikkerhedsdragt.

Foranstaltningen medfører således, at der årligt skal erhverves 2.000

sikkerhedsdragter til en pris af 5.000 kr. pr. stk., svarende til en årlig driftsudgift på 10 mio. kr.

På grundlag af skønnene over investering og driftsudgift beregnes den årlige samfundsmæssige udgift ved foranstaltningen. Den årlige samfundsmæssige udgift beregnes som samfundsrenten af investeringen med tillæg af den årlige driftsudgift. Ved samfundsrenten forstås her den samfundsmæssige omkostning, som en vis investering udgør. Økonomiministeriets økonomiske sekretariat har oplyst, at samfundsrenten passende kan fastsættes som den lange markedrente korrigeret for inflation. Størrelsen af samfundsrenten kan efter disse retningslinjer fastsættes til 8% p.a. (november 1988).

Som et eksempel på denne beregning kan på ny anvendes forslag S-2 om auditivt bakkingsvarsel. Investeringen og den årlige driftsudgift udgør som nævnt henholdsvis 8 mio. kr. og 0.8 mio. kr. Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes således: 8% af investeringen på 8 mio. kr. svarende til 0,64 mio. kr. + den årlige driftsudgift på 0.8 mio. kr. i alt ca. 1,4 mio. kr.

Det bemærkes, at der ved denne beregningsmetode lægges vægt på investeringen, når foranstaltningen i sin helhed er gennemført. Ved de foranstaltninger, der gennemføres langsomt, f.eks. køretøjstekniske ændringer rettet mod nyindregistrerede køretøjer, vil udgiften være lille i begyndelsen og derefter stigende.

Det er som nævnt ovenfor de direkte forøgede offentlige eller private brutto-udgifter, der er taget hensyn til ved udgiftsskønnet, og der er således ikke taget højde for de meget betydelige offentlige eller private besparelser, som ville følge af en nedgang i antallet af personskadeuheld i trafikken.

Ulykkernes omkostninger er senest opgjort i Vejdirektoratets publikation. "Trafikøkonomiske enhedspriser pr. 1. juli 1987". Denne publikation anvendes ved prioritering af anlægsarbejder på statens veje. De gennemsnitlige omkostninger pr. personskadeuheld er heri opgjort til følgende:

Materiel skadeomkostninger (se teksten nedenfor)	475.900 kr.
Politi og redningskorps	2.700 kr.
Sundhedsvæsen	40.400 kr.
Hjemmehjælp	300 kr.
Produktionstab	160.900 kr.
Velfærdstab	214.200 kr.
I alt	894.000 kr.

Disse omkostninger indgår som nævnt ikke i lønsomhedberegningerne i denne betænkning. De kendes nemlig kun som bruttobeløb og lader sig ikke fordele på uheldstyper. De kan derfor også kun indgå med et gennemsnitsbeløb pr. sparet uheld, og det vil ikke få indflydelse på foranstaltningernes indbyrdes rækkefølge med hensyn til lønsomhed.

Dertil kommer, at kun en meget lille andel af disse sparede omkostninger er offentlige udgifter, som kan disponeres til andre offentlige formål, herunder uheldsforebyggelse.

Ulykkesomkostningerne omfatter for det første de beregnelige, direkte udgifter til retablering af ødelagt/beskadiget materiel samt udgifter til politiets, retsvæsenets og social- og sundhedsvæsenets indsatser som følge af uheldet/ulykken.

De årlige materiel skadeudgifter ved alle trafikulykker er opgjort til 5.459 mio. kr. i medio 1987 prisniveau, beregnet som gennemsnit for årene 1984-86. I Vejdirektoratets beregninger er det antaget, at udgifterne til samtlige materielskader varierer proportionalt med antallet af personskadeuheld. Det indebærer, at hvert forebygget personskadeuheld ledsages af besparelser på materielsiden på 475.900 kr. Disse udgifter spares først og fremmest på motorkøretøjsforsikringer.

Den eneste betydelige offentlige følgeudgift ved trafikulykker er udgiften til sygehusophold og lægehjælp, som i 1987 udgjorde ca. 40.000 kr. pr. personskadeuheld. Over 90% af beløbet er udgifter til sygehus indlæggelse, beregnet på grundlag af indlæggelsestiden og gennemsnitsudgiften pr. sengedag. Ved beregning af besparelser er det imidlertid den marginale sengedagsudgift, der skal benyttes. Den er ikke oplyst, men må formodes at være væsentligt mindre, end den gennemsnitlige sengedagsudgift.

Samfundets udgifter til revalidering og langtidspleje af tilskadekomne ved trafikulykker indgår ikke i Vejdirektoratets ulykkesomkostninger. Der kendes ingen dansk opgørelse af disse udgifter, ligesom der ikke kendes nogen dansk opgørelse af det årlige antal af tilskadekomne med varigt plejebehov. Formentlig fører de hidtidige opgørelser til en for lav vurdering af samfundets omkostninger ved svær tilskadekomst set i forhold til omkostninger ved dødsfald efter trafikulykker.

En beregnelig, men indirekte omkostning er samfundets produktionstab i kortere eller længere tid, - eventuelt varigt -, som følge af de tilskadekomnes uarbejdsdygtighed eller død.

Den tredje hovedkomponent i ulykkesomkostningerne er det såkaldte velfærdstab, som ikke er beregneligt, men en politisk fastsat størrelse. Den er et tillæg til de beregnelige omkostninger, der bringer de samlede omkostninger op på et niveau, der skal udtrykke samfundets betalingsvilje, når det gælder forebyggelse af ulykker i trafikken. Om samfundets betalingsvilje fortsat har netop denne størrelse, er uvist.

Hvor der ikke er angivet andet ved de enkelte foranstaltninger, er de anførte udgifter opgjort i 1988-priser.

Private udgifter er i almindelighed angivet ekskl. afgifter. Der henvises i øvrigt til den nærmere redegørelse for de konkrete udgiftsskøn i bilag 1.

2.2.3. Foranstaltningernes effekt.

De enkelte foranstaltningers effekt på antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken er angivet i kapitel 5 samt i bilag 1.

Beregningen af foranstaltningernes effekt er foretaget af Færdselssikkerhedskommissionens sagkyndige medlemmer fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet.

Beregningerne er naturligvis behæftet med usikkerhed. Dels fordi udgangssituationen - f.eks. det gennemsnitlige antal 3-6 årige cyklister, der omkommer som følge af kranieskader ved ulykker som cyklister, - i sig selv er behæftet med usikkerhed. Dels fordi foranstaltningens effekt, hvad enten den bygger på erfaringsskøn eller forskningsresultater eller - oftest - begge dele, er usikker. Det er i denne sammenhæng vigtigt at fremhæve, at det samlede handlingsprogram bygger på ganske mange foranstaltninger, hvis usikkerheder delvis kompenserer hinanden.

Ved beregningen af effekten af en foranstaltning er der alene taget hensyn til den reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne, der er et direkte resultat af foranstaltningen. Der tages altså alene hensyn til den (skønnede mer-)effekt, som foranstaltningen giver anledning til. Dette betyder, at der bortses fra den effekt, som ville være opstået uanset gennemførelsen af foranstaltningen som følge af trafikanternes frivillige adfærd.

Kommissionen har været opmærksom på, at hvis det samme uheld bliver søgt forhindret med flere forskellige foranstaltninger, så kan det i beregningen af den samlede virkning af disse foranstaltninger kun tælles med én gang.

Ser man f.eks. på uheld, hvori der er indblandet både en lastbil og en spirituspåvirket trafikant, så vil adskillige af handlingsplanens foranstaltninger kunne forebygge en del af disse uheld. For eksempel vil blokeringsfri bremses på lastbiler isoleret betragtet kunne reducere antallet af personskader ved uheld med kørende lastbiler med ca. 10 %, jf. forslag S-2a. Endvidere antages kampagnemæssige foranstaltninger mod spiritus- og promillekørsel - ligeledes isoleret betragtet - at kunne forebygge ca. 15 % af alle uheld med spirituspåvirkede motorførere (med under 1,6 promille alkohol i blodet), jf. forslag S-9.

Tilsammen forventes de to foranstaltninger derfor at ville reducere antallet af dræbte og tilskadekomne ved lastbiluheld, der også involverer påvirkede motorførere, med $(1 - 0,90 \times 0,85) \times 100 \% = 23,5 \%$ i forhold til det nuværende niveau. Den forebyggende effekt i sådanne tilfælde er altså ikke summen af effekterne af hver af de virksomme foranstaltninger.

Ved beregningen af den samlede virkning af de foreslåede foranstaltninger er det tilstræbt at tage hensyn til dette forhold. Udgangspunktet for beregningen er en database, som indeholder oplysninger om alle politiregistrerede personskadeuheld i årene 1986 og 1987. Handlingsplanens samlede effekt bliver bedømt i forhold til den situation, som tegnes af disse to års uheld. Hvert af planens mange forslag er rettet mod en mindre del af alle uheldene. Disse er opsøgt i databasen og forsynet med en henvisning til den potentielt virksomme foranstaltning.

Til hvert eneste uheld i databasen er der på denne måde føjet oplysninger om den eller de af handlingsplanens foranstaltninger, der ville kunne nedsætte sandsynligheden for, at netop dette uheld skulle indtræffe. Når foranstaltningens forventede effekt er kendt, lader det sig derpå beregne, hvor mange af uheldene i de to referenceår handlingsplanens foranstaltninger ville kunne forebygge.

Der tages derved ikke hensyn til muligheden af, at nogle foranstaltninger gensidigt kan forstærke eller svække hinanden. Sådanne vekselvirkninger må formodes at ville forekomme, men de er ikke tilstrækkeligt kendte og dokumenterede til at kunne medtages i beregningerne.

Tidshorisonten for opnåelsen af den fulde effekt varierer fra foranstaltning til foranstaltning. Ved de køretøjstekniske foranstaltninger, som foreslås gennemført for hele den pågældende del af køretøjsparken. såvel allerede ind-

registrerede køretøjer som køretøjer, der nyindregistreres, vil den fulde effekt således indtræde umiddelbart efter den fastsatte ikrafttrædelsesdato. Skal foranstaltningen derimod alene rettes mod nyindregistrerede køretøjer, vil den fulde effekt først kunne opnås, når hovedparten af den pågældende del af køretøjsparken er blevet udskiftet. Dette skønnes for personbiler, motorcykler og lastbiler at ske inden for en periode på henholdsvis 12, 12 og 10 år.

Også ved de vejtekniske foranstaltninger og ved foranstaltningerne med et informations- eller undervisningsmæssigt indhold vil tidshorisonten for opnåelsen af den fulde effekt afhænge af den enkelte foranstaltnings udformning. Der henvises herom til beskrivelsen af foranstaltningerne i bilag 1.

2.2.4. Foranstaltningernes prioritering.

Som nævnt i afsnit 2.2.1. har kommissionen ved valget af foranstaltninger blandt andet lagt vægt på, at foranstaltningerne skal være lønsomme, dvs. at udgifterne skal stå i rimeligt forhold til de forventede effekter.

Inden for hvert af de 3 handlingsprogrammer er foranstaltningerne prioriteret efter lønsomhed. Ved lønsomhedsberegningen sættes foranstaltningens effekt i relation til den årlige samfundsmæssige udgift ved foranstaltningen. Dette forhold er udtryk for foranstaltningens lønsomhed. Det skønnes, at effekten og den samfundsmæssige udgift vil stige proportionalt, således at lønsomheden er konstant over tid.

Ved fastlæggelsen af den effekt, som indgår i lønsomhedsberegningen, har Færdselssikkerhedskommissionen taget udgangspunkt i den metode, som Vejdirektoratet benytter ved beregningen af de samfundsøkonomiske omkostninger ved færdselsuheld. Ved beregningen tillægges alle ikke-dødelige personskader samme vægt, uanset at skaderne kan være af forskellig karakter og alvorlighed, medens dødelige personskader vægtes som 34 ikke-dødelige personskader.

Kommissionen finder, at de gennemsnitsvurderinger, der ligger i denne metode til bestemmelse af en foranstaltningens effekt, giver et rimeligt grundlag for en prioritering mellem de forskellige foranstaltninger.

Kommissionen har imidlertid været opmærksom på, at andre modeller for opgørelsen af en foranstaltningens effekt vil kunne føre til en anden prioriteringsrækkefølge, når lønsomheden beregnes.

Eksempelvis kunne foranstaltningernes effekt defineres som det antal leveår, der må antages at blive reddet ved den pågældende foranstaltning. Anvendes en sådan metode, vil foranstaltninger, der specielt forebygger skader på unge trafikanter, opnå en relativt højere lønsomhed. Målsætningen må i så fald tage sigte på at spare et givet antal leveår, og der må ved de enkelte foranstaltninger skønnes over effekten i relation til nogle nærmere angivne aldersgrupper. Et sådant skøn vil nødvendigvis være vanskeligere og forbundet med større usikkerhed end et skøn over en foranstaltnings effekt på antallet af dræbte og tilskadekomne. Efter kommissionens vurdering er det i øvrigt tvivlsomt, om en anvendelse af metoden med sparede leveår vil kunne forventes at føre til væsentlige ændringer i handlingsplanens prioritering af de enkelte foranstaltninger.

2.2.5. Mulige foranstaltninger, som kan forventes drøftet i Færdselssikkerhedskommissionen på et senere tidspunkt.

Ud over de foranstaltninger, der er beskrevet i bilag 1, har kommissionen drøftet en lang række andre mulige foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden. Drøftelserne har i de fleste tilfælde ført til, at kommissionen ikke har fundet grundlag for at gå videre med de pågældende forslag til foranstaltninger, men i enkelte tilfælde har kommissionen ment at burde henskyde forslagene til nøjere drøftelse på et senere tidspunkt, hvor der vil være bedre tidsmæssige muligheder for en grundig belysning af forslagene.

Som et eksempel på mulige foranstaltninger, der kan forventes behandlet af Færdselssikkerhedskommissionen umiddelbart efter afgivelsen af denne betænkning, kan nævnes spørgsmålet om eventuel indførelse af kørekort på prøve for unge eller indførelse af et pointsystem ved kørekort, således at et givet antal points for færdselsforseelser medfører frakendelse af kørekort, jf. i den forbindelse beslutningsforslag nr. B 129 1987-1988. Kommissionens beslutning om at henskyde disse emner til en senere drøftelse må også ses på baggrund af den køreuddannelsesreform, som for almindelige personbilers og motorcyklers vedkommende trådte i kraft den 1. oktober 1986, og som i de kommende år vil udmønte sig i en forbedret uddannelse også for chauffører til lastbiler m.v. Denne reform har taget sit udgangspunkt i den tidligere færdselssikkerhedskommissions betænkning nr. 892/1980 om køreuddannelse. Kommissionen finder det mest hensigtsmæssigt at afvente resultaterne af de undersøgelser, der foretages af effekten af den ændrede køreuddannelse til personbil og motorcykel, således at erfaringerne herfra kan indgå i eventuelle overvejelser om nye ændringer på dette område. I de eventuelle overvejelser

på dette område vil også kunne indgå spørgsmålet om, hvorvidt beståelse af en køreteknisk prøve bør være et krav for at generhverve et kørekort samt spørgsmålet om, hvorvidt der bør indføres en obligatorisk orienterende køreprøve m.v. for personer, der fylder 70 år. Der kan også være anledning til at se nærmere på det ønskelige i en syns- og godkendelsesordning med hensyn til køreskolernes lukkede øvelsespladser, hvor den indledende undervisning foregår, idet der er rejst tvivl om, hvorvidt disse øvelsespladser opfylder den krævede standard.

Kommissionen peger på en række foranstaltninger til forbedring af færdselssikkerheden for lastbiler. Handlingsplanen indeholder derimod ikke tilsvarende konkrete foranstaltninger for busser. Dette er ikke udtryk for, at det ikke vil være muligt at forbedre færdselssikkerheden for denne køretøjsskategorier, og kommissionen vil i sit fortsatte arbejde kunne tage dette spørgsmål op og herunder blandt andet overveje behovet for styrkelse af bussernes overbygning, montering af sikkerhedsseler i turistbusser, styrkelse af karosseriet på bybusser og ændringer i bussernes indre indretning med henblik på en mere hensigtsmæssig udformning af typisk skadevoldende indretninger, f.eks. askebægre og andre hårde genstande. Kommissionen vil også kunne overveje spørgsmålet om børns brug af sikkerhedsseler under institutionskørsel.

På samme måde vil kommissionen i sit fortsatte arbejde kunne overveje spørgsmålet om skærpede krav til traktorers og motorredskabers indretning og udstyr, når disse køretøjer anvendes på offentlig vej.

Kommissionen lægger vægt på, at der arbejdes for at forbedre den passive sikkerhed i biler. Da der ikke foregår en egentlig bilproduktion i Danmark, indeholder handlingsplanen ikke konkrete foranstaltninger herom, men kommissionen anser det for væsentligt, at man fra dansk side i det internationale samarbejde, der foregår i EF og ECE (FN's økonomiske kommission for Europa), og hvor kravene til køretøjernes indretning og udstyr fastsættes, arbejder for, at fremtidens køretøjer bliver så sikre som muligt.

Som et led i fremme af færdselssikkerhedsarbejdet overvejer Kommissionen endvidere at foreslå ændringer af de generelle hastighedsgrænser. Kommissionen vil vende tilbage til dette spørgsmål efter afgivelsen af denne betænkning. Idet justitsministeren ved skrivelse af 31. oktober 1988 har anmodet kommissionen om en udtalelse blandt andet om dette spørgsmål. I samme skrivelse har justitsministeren bedt kommissionen vurdere mulighederne for færdselssikkerhedsfremmende tiltag med hensyn til farlig kørsel i forbindelse med brugs-

tyverier af motorkøretøjer. Kommissionen vil i den sammenhæng blandt andet overveje spørgsmålet om hensigtsmæssige reaktioner over for personer, der gør sig skyldige i sådanne lovovertrædelser.

Kommissionen har i denne betænkning koncentreret sig om at pege på foranstaltninger, der har en umiddelbart målelig effekt i form af færre dræbte og kvæstede i trafikken.

Kommissionen er imidlertid opmærksom på, at spørgsmålet om forbedret færdselssikkerhed ikke blot kan måles på denne måde. Det er også vigtigt, at de regler, der gælder for reguleringen af færdslen, udformes på en sådan måde, at de umiddelbart opfattes af trafikanterne som hensigtsmæssige og nødvendige som led i trafikafviklingen. Der kan derfor i kommissionens fortsatte arbejde være anledning til navnlig at se nærmere på færdselslovens regler om vigepligt i T-kryds og ved udkørsel på vigtigere vej eller lignende, når vigepligten tydeligt vises ved udkørselens udformning. Endvidere kan der muligvis være behov for en forenkling af reglerne om fletning og vognbaneskit.

Kommissionen har drøftet en række andre emner, som er af betydning for færdselssikkerheden, men som der ikke er fundet grundlag for at udmønte i egentlige forslag til foranstaltninger.

Spørgsmålet om, hvorledes man får information ud til trafikanterne er fundet af væsentlig betydning, og en udvidet anvendelse af TV, radio, herunder lokalradio, i dette arbejde må forventes at forbedre muligheden for, at budskabet bliver opfattet og forstået af trafikanterne. Hidtil har Rådet for Større Færdselssikkerheds virksomhed i TV været begrænset til såkaldte spots af 90 sekunders varighed i OBS-udsendelserne. Rådet arbejder løbende på at opnå udvidet sendetid i TV, hvilket kommissionen kan støtte.

Kommissionen anbefaler, at Rådet for Større Færdselssikkerhed forstærker sine bestræbelser på at opnå længere og bedre sendetid i TV, herunder lokal-TV, til indslag og egentlige temaudsendelser om færdselssikkerhed. Ved benyttelsen af TV-mediet finder kommissionen det af betydning, at informationen gøres målgruppespecifik. Det er i øvrigt kommissionens opfattelse, at Rådet for Større Færdselssikkerhed som led i informationsvirksomheden også bør lægge vægt på kampagner m.v., der retter sig imod at motivere trafikanterne til at tage hensyn til medtrafikanterne og til at køre efter forholdene. Den udbredte, manglende overholdelse af færdselsreglerne i visse trafikantgrupper kan indgå i sådanne kampagner.

Et andet spørgsmål, som kommissionen har drøftet, vedrører muligheden for at påvirke trafikantadfærden ved skærpede sanktioner og andre retsfølger som f.eks. konfiskation for overtrædelse af færdselslovgivningen. Skærpede sanktioner m.v. kan tænkes at have en uheldsbegrænsende effekt. Det kunne derfor overvejes at stramme sanktionerne for færdselsforseelser m.v. På den anden side er sanktionsspørgsmål et meget sammensat problem. Straffen for færdselsforseelser m.v. må ses i sammenhæng med straffniveauet for overtrædelser dels af straffeloven dels af den øvrige strafsanktionerede særlovgivning. En skærpelse af straffen for færdselsforseelser m.v. vil således gribe ind i den samlede kriminalpolitik. Kommissionen finder ikke grundlag for at fremkomme med nærmere forslag om skærpelse af sanktionerne for færdselsforseelser m.v. Det samme gælder med hensyn til forslag om at gennemføre en strengere vurdering af færdselsforseelser ved at indføre nye forbrydelsesbegreber i straffelovgivningen, f.eks. færdselsdrab som en særlig forbrydelse. Sanktionsproblematikken og problematikken omkring strafbarhedsbetingelser rummer imidlertid en påvirkningsmulighed med hensyn til trafikantadfærd, og kommissionen opfordrer derfor justitsministeren til at anmode Straffelovrådet om en vurdering af de nævnte spørgsmål.

Kommissionen vil endvidere i sit fortsatte arbejde overveje indførelse af krav om sidespejle på personbiler, der også dækker den blinde vinkel, dvs. såkaldte knækkede sidespejle. Kommissionen vil også overveje, hvordan man kan gennemføre en bedre, vejrligsbestemt glatførebekæmpelse i kommunerne.

Kommissionen vil endelig nærmere overveje spørgsmålet om indførelse af tvangsruiter for tung trafik og skiltning heraf med henblik på, at de lette trafikanter får mulighed for at holde sig fra de veje, hvor den tunge trafik kører.

2.3. Den løbende tilpasning af foranstaltningerne.

Efter Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse vil de beskrevne 3 handlingsprogrammer kunne realisere målsætningen på baggrund af de forudsætninger, der kendes i dag.

Forudsætningerne vil dog næppe være statiske i den 12-årsperiode, som handlingsplanen omfatter. Trafikmængden vil formentlig stige, ligesom en række nye ulykkesituationer og -årsager vil kunne opstå. Målsætningen er imidlertid absolut, jf. ovenfor under afsnit 2.1., og må fastholdes under alle forhold, og det kan derfor være nødvendigt undervejs at kompensere for ændrede

omstændigheder. Den teknologiske udvikling i løbet af de 12 år må i øvrigt antages at tilvejebringe nye midler til nedbringelse af antallet af færdselsuheld. De muligheder for uheldsbegrænsende initiativer, som denne udvikling medfører, bør selvsagt inddrages i bestræbelserne for at realisere og fastholde målsætningen.

Det er af disse grunde meget vigtigt, at der sikres handlingsplanen en dynamisk behandling, således at der løbende kan ske en tilpasning til den aktuelle situation. Et øget gennemførelsestempo for det lokale færdselssikkerhedsarbejde, herunder en intensivering af informations- og undervisningsindsatsen, kan således blive nødvendigt for at opfylde målsætningen. Det er i den forbindelse nødvendigt, at der udpeges en ansvarlig central instans, der drager omsorg for, at de fornødne justeringer i handlingsprogrammerne bliver gennemført.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår derfor, at der til opfølgning af handlingsplanen etableres en opfølgningsgruppe med deltagelse af repræsentanter for Justitsministeriet, Trafik- og Kommunikationsministeriet (herunder Vejdirektoratet), Miljøministeriet, Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen. Opfølgningsgruppen vil efter behov kunne tilkalde sagkyndig bistand fra Rådet for Større Færdselssikkerhed, Sundhedsstyrelsen, politiet eller andre. I sekretariatet bør indgå Rådet for Trafiksikkerhedsforskning. Færdselssikkerhedskommissionens nærmere overvejelser om opfølgningsgruppens sammensætning og opgaver er gengivet i kapitel 6.

Kapitel 3.

Handlingsprogrammerne.

3.1. 3-årsprogrammet.

3-årsprogrammet omfatter både statslige og lokale foranstaltninger. I det følgende markerer S, at en foranstaltning skal iværksættes som led i det statslige færdselssikkerhedsarbejde, medens L angiver, at en foranstaltning skal iværksættes som led i det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Med henblik på at realisere målsætningen om inden 3 år efter handlingsplanens iværksættelse at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne med mindst 15% kan følgende foranstaltninger iværksættes:

- S - 1: Supplerende sidespejle på lastbiler.
- S - 3: Kørelys i dagtimerne på biler.
- S - 4: Højtsiddende ekstra stoplys.
- S - 5: Sikkerhedsseler i personbiler (monteringspligt på bagsædet, brugspligt for børn på forsædet, kampagnevirksomhed).
- S - 7: Motorcykelpakke.
- S - 8: Videregående færdselsundervisning for 15-19 årige.
- S - 9: Kampagnemæssige foranstaltninger mod promille- og spirituskørsel.
- S - 10: Behandlingstilbud til motorførere, som er dømt for spiritus- eller promillekørsel.
- S - 11: Køreteknisk kursus i uddannelsen til lastbil- og buskørekort.
- S - 13: Kampagnemæssige foranstaltninger over for unge bilister og motorcyklister.
- S - 14: Intensiveret færdselskontrol.
- S - 15: Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttelseshjelme til cyklister.
- S - 16: Forbedret oversigt i kryds.
- L - 1: Differentierede hastighedsgrænser i byer.
- L - 5: Cykelbaner i byer.
- L - 6: Cykelstier i byer.
- L - 7: Kantbaner på landet.
- L - 8: Systematisk sort-plet arbejde på statens veje (hovedlandeveje).
- L - 9: Systematisk sort-plet arbejde på amtskommunernes veje (landeveje).
- L - 10: Systematisk sort-plet arbejde på kommunernes veje.
- L - 11: Forbedring af firebenede kryds på trafikveje.

- L - 12: Forbedring af firebenede kryds på lokalveje.
- L - 13: Forbedring af signalregulerede kryds.
- L - 14: Faste genstande uden for kørebanen.
- L - 15: Lokale informationsaktiviteter.
- L - 16: Styrkelse af undervisningen i færdselssikkerhed.

De enkelte foranstaltninger er i detaljeret udformning og med nærmere begrundelse omtalt i bilag 1 til denne betænkning.

Adskillige af foranstaltningerne når ikke deres fulde effekt inden udløbet af 3-årsperioden og indgår derfor også i 6-årsprogrammet.

I nedenstående skema angives de enkelte foranstaltninger i 3-årsprogrammet med deres effekt efter fuld gennemførelse, den årlige samfundsmæssige udgift, lønsomhedstallet, det år hvor fuld effekt vil blive opnået, og den procentandel af den fulde effekt, der kan ventes opnået i 3-årsprogrammet. Foranstaltningerne er ordnet efter aftagende lønsomhed.

Nr.	Foranstaltning	Fuld effekt		Årlig samfunds- mæssig udgift mio. kr.	Løn- somh. tal	Fuld effekt opnås 1 år	Procentandel af den fulde effekt, der kan opnås i 3-årsprogrammet %
		0	T				
S-9	Kampagnemæssige foranstaltninger mod promille- og spirituskørsel	27	338	1	1.256	3	100
S-10	Behandlingstilbud til dømte for promille- og spirituskørsel	3	42	0,2	720	6	50
S-13	Kampagnemæssige foranstaltninger over for unge bilister og motorcyklister	35	665	5	371	6	30
S-16	Forbedret oversigt i kryds	1	19	0,2	265	3	100
S-8	Videregående færdselsundervisning for 15-19 årige	12	225	4,5	141	6	50
L-14	Faste genstande uden for kørebanen						
	Periode 1	6	75	3,5	80	3	100

Nr.	Foranstaltning	Fuld effekt		Årlig samfunds- massig udgift mio.kr.	Løn- somh. tal	Fuld effekt opnås 1 år	Procentandel af den fulde effekt, der kan opnås 1 3-årsprogrammet %
		D	T				
L-10	Systematisk sort-plet arbejde på kommunernes veje Periode 1	13	293	12	60	3	100
L- 1	Differentierede hastighedsgrænser i byer	22	528	23	55	12	0
L-16	Styrkelse af undervisningen i færdselssikkerhed Periode 1	6	69	5	55	3	100
L-15	Lokale informationsaktiviteter Periode 1	10	240	12	48	3	100
S- 1	Supplerende sidespejle på lastbiler	3	10	2,4	47	3	100
S-14	Intensiveret færdselskontrol	100	1.400	140	34	6	25
S- 3	Kørelys i dagtimerne på biler	17	323	27	33	3	100
L- 9	Systematisk sort-plet arbejde på amtskommunernes veje (landeveje) Periode 1	11	174	18	30	3	100
S-11	Køreteknisk kursus i uddannelsen til lastbil- og buskørekort	9	71	13	29	25	10
S- 7	Motorcykelpakke	12	133	21	26	12	50
L- 8	Systematisk sort-plet arbejde på statens veje (hovedlandeveje) Periode 1	7	75	14	22	3	100
S- 5	Sikkerhedsseler i personbiler (monteringspligt på bagsædet, brugspligt for børn på forsædet, kampagnevirksomhed)	7	148	23,2	17	7	70

Nr. Foranstaltning	Fuld effekt		Årlig samfunds- mæssig udgift mio.kr.	Løn- sonth. tal	Fuld effekt opnås i år	Procentandel af den fulde effekt, der kan opnås 1 3-årsprogrammet %
	0	T				
L- 7 Kantbaner på landet	6	63	28	10	3	100
S-15 Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttelseshjelme til cyklister	7	120	57	6	12	25
S- 4 Højtsiddende ekstra stoplys	3	85	59	3	12	25
L- 5 Cykelbaner i byer	1	26	23	3	3	100
L- 6 Cykelstier i byer	(der kan ikke på forhånd skønnes over effekten)					
L-11 Forbedring af fire- benede kryds på trafikveje	(indgår i første planperiode i sort-plet arbejdet)					
L-12 Forbedring af fire- benede kryds på lo- kalveje	(indgår i første planperiode i sort-plet arbejdet)					
L-13 Forbedring af sig- nalregulerede kryds	(indgår i første planperiode i sort-plet arbejdet)					

3-årsprogrammets samlede effekt er beregnet med udgangspunkt 1 færdselsuheldsstatistikken for årene 1986-1987. I løbet af disse 2 år blev der registreret i alt 21.334 færdselsuheld med personskade. Disse uheld medførte i alt 26.835 personskader, heraf 1.421 med dødelig udgang.

Når den uheldsforebyggende effekt af 3-årsprogrammets foranstaltninger bringes i anvendelse på færdselsuheldstallene for 1986 og 1987, finder man, at de ville have forebygget ca. 4.700 af de 26.835 personskader, heraf 271 af i alt 1.421 med dødelig udgang. Det vil sige, at 3-årsprogrammet kan ventes at reducere det årlige antal personskader med 17.5 % og det årlige antal dræbte med ca. 19%.

De beregnelige, personrelaterede omkostninger ekskl. det såkaldte velfærdstab ved de undgåede personskader kan opgøres til ca. 400 mio. kr. pr. år, idet de af Vejdirektoratet offentliggjorte omkostningstal lægges til grund for beregningen, jf. kapitel 2. afsnit 2.2.2.

Værdien af de forebyggede materielle skader er ikke beregnet, men skønnes på grundlag af forholdet mellem personrelaterede og materielrelaterede omkostninger ved de seneste års ulykker at være mindst det dobbelte af de personrelaterede omkostninger, dvs. mindst 800 mio. kr. pr. år.

Til sammenligning kan det oplyses, at den årlige samfundsmæssige udgift til gennemførelse af 3-årsprogrammet beløber sig til ca. 492 mio. kr.

3.2. 6-årsprogrammet.

I handlingsplanens første 3-årsperiode skal antallet af dræbte og tilskadede i trafikken reduceres med mindst 15%.

I løbet af det fjerde til sjette år efter handlingsplanens iværksættelse skal der efter målsætningen opnås en reduktion i antallet af dræbte og tilskadede på yderligere mindst 15%. Med henblik på at realisere dette mål har kommissionen opstillet et handlingsprogram med en række nærmere angivne foranstaltninger (6-årsprogrammet).

I 6-årsprogrammet indgår flere helt nye foranstaltninger, som iværksættes i løbet af handlingsplanens anden 3-årsperiode, samt de foranstaltninger, der er iværksat i 3-årsprogrammet, men som ikke har nået deres fulde effekt inden for handlingsplanens første 3-årsperiode. Desuden indgår der vejtekniske og andre foranstaltninger af samme type, som fandtes i 3-årsprogrammet, men på nye mål og med andre lønsomheder.

Endelig er der en række foranstaltninger, som blev iværksat og nåede fuld effekt i 3-årsprogrammet, der skal videreføres, for at denne effekt kan oprettholdes. Det er typisk undervisnings- og kampagneforanstaltninger, samt krav til køretøjers udstyr og indretning, der udgør den sidste gruppe.

Følgende foranstaltninger indgår i 6-årsprogrammet:

a. Nye foranstaltninger:

- S- 2: Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr (a-e).
- S- 6: Brugspligt af sikkerhedsseler på bagsædet af personbiler.
- S-12: Obligatorisk efteruddannelse for erhvervschauffører.
- L- 2: Områdevis trafiksanering og omdannelse af trafikveje til lokalveje.
- L- 3: Hastighedsdæmpende ombygninger af trafikveje i større byer.
- L- 4: Sanering af gennemfarter i småbyer.

b. Vejtekniske og andre foranstaltninger, som foreslås videreført i perioden:

- L- 1: Differentierede hastighedsgrænser i byer.
- L- 6: Cykelstier i byer.
- L- 8: Systematisk sort-plet arbejde på statens veje (hovedlandeveje).
- L- 9: Systematisk sort-plet arbejde på amtskommunernes veje (landeveje).
- L-10: Systematisk sort-plet arbejde på kommunernes veje.
- L-11: Forbedring af firebenede kryds på trafikveje.
- L-12:** Forbedring af firebenede kryds på lokalveje.
- L-13: Forbedring af signalregulerede kryds.
- L-14:** Faste genstande uden for kørebanen.
- L-15:** Lokale informationsaktiviteter.
- L-16: Styrkelse af undervisningen i færdselssikkerhed.

c. Foranstaltninger, der i værksattes, men ikke nåede fuld effekt i 3-årsprogrammet, og som derfor udvikles yderligere i perioden:

- S- 4: Højtsiddende ekstra stoplys.
- S- 5: Sikkerhedsseler i personbiler (monteringspligt på bagsædet, brugspligt for børn på forsædet, kampagnevirksomhed).
- S- 7: Motorcykelpakke.
- S- 8: Videregående færdselsundervisning for 15-19 årige.
- S-10: **Behandlingstilbud** til motorførere, som er dømt for spiritus- eller promillekørsel.
- S-11:** Køreteknisk kursus i uddannelsen til lastbil- og buskørekort.
- S-13: Kampagnemæssige foranstaltninger over for unge bilister og motorcyklister.
- S-14: Intensiveret færdselskontrol.
- S-15: Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttelseshjelme til cyklister.

De enkelte foranstaltninger er i detaljeret udformning og med nærmere begrundelse omtalt i betænkningens bilag 1.

I nedenstående skema angives de enkelte foranstaltninger i 6-årsprogrammet med deres effekt efter fuld gennemførelse, den årlige samfundsmæssige udgift, lønsomhedstallet, det år hvor fuld effekt vil blive opnået, og den procentandel af den fulde effekt, der kan ventes opnået i 6-årsprogrammet. Foranstaltningerne er ordnet efter aftagende lønsomhed, idet skemaet ikke medtager de foranstaltninger, der iværksattes, men ikke nåede fuld effekt i 3-årsprogrammet.

Nr.	Foranstaltning	Fuld effekt		Årlig samfunds- mæssig udgift mio.kr.	Løn- somh. tal	Fuld effekt opnås i år	Procentandel af den fulde effekt, der kan opnås i 6-årsprogrammet %
		D	T				
S- 6	Brugspligt af sikkerhedsseler på bagsædet af personbiler	16	254	7,9	101	7	93
L-15	Lokale informations-aktiviteter Periode 2	10	240	7	83	6	100
L-14	Faste genstande uden for kørebanen Periode 2	4	60	3,5	56	6	100
L- 1	Differentierede hastighedsgrænser i byer	22	528	23	55	12	50
L-16	Styrkelse af undervisningen i færdselssikkerhed Periode 2	6	69	5	55	6	100
S- 2	Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr d. Bakningsvarsel	2	5	1,4	52	6	100
L-10	Systematisk sort-plet arbejde på kommunernes veje Periode 2	16	364	19	48	6	100
S- 2	Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr c. Sideafskærmning	7	13	10,8	23	6	100
L-13	Forbedring af signalregulerede kryds Periode 2	6	144	16	22	6	100
L- 8	Systematisk sort-plet arbejde på statens veje (hovedlande-veje) Periode 2	6	58	12	21	6	100
L-11	Forbedring af firebenede kryds på trafikveje Periode 2	1	29	3,2	20	6	100

Nr. Foranstaltning	Fuld effekt		Årlig samfunds- mæssig udgift mio.kr.	Løn- somh. tal	Fuld effekt opnås i år	Procentandel af den fulde effekt, der kan opnås i 6-årsprogrammet %
	D	T				
L- 9 Systematisk sort- plet arbejde på amtskommunernes veje (landeveje) Periode 2	6	109	18	17	6	100
S- 2 Skærpede krav til lastbilers indret- ning og udstyr b. Sikkerhedsseler	2	48	8,2	14	12	30
L- 2 Områdevis trafiksa- nering og omdannel- se af trafikveje til lokalveje Periode 2	14	336	81	10	6	100
S-12 Obligatorisk efter- uddannelse for erhvervschauffører	9	71	24,5 (37,5)	10	8	60
S- 2 Skærpede krav til lastbilers indret- ning og udstyr e. Sidemarkeringslys	1	6	6,4	6	6	100
L-12 Forbedring af fire- benede kryds på lokalveje Periode 2	1	22	9	6	6	100
L- 4 Sanering af gennem- farer i småbyer Periode 2	5	95	50	5	6	100
L- 3 Hastighedsdæmpende ombygninger af tra- fikveje i større byer Periode 2	10	250	162	4	6	100
S- 2 Skærpede krav til lastbilers indret- ning og udstyr a. Blokeringsfri bremses	8	57	199	2	12	30
L- 6 Cykelstier i byer	(der kan ikke på forhånd skønnes over effekten)					

I det følgende skema angives de tilsvarende oplysninger for de foranstaltninger i 6-årsprogrammet, der iværksattes, men ikke nåede fuld effekt i 3-årsprogrammet:

Nr.	Foranstaltning	Fuld effekt		Årlig samfunds- massig udgift	Løn- somh. tal	Fuld effekt opnås 1 år	Procentandel af den fulde effekt, der kan opnås i 6-årsprogrammet %
		D	T				
S-10	Behandlingstilbud til motorførere, som er dømt for spiritus- eller promillekørsel	3	42	0,2	720	6	50
S-13	Kampagnemæssige foranstaltninger over for unge bilister og motorcyklister	35	665	5	371	6	70
S- 8	Videregående færdselsundervisning for 15-19 årige	12	225	4,5	141	6	50
S-14	Intensiveret færdselskontrol	100	1.400	140	34	6	75
S-11	Køreteknisk kursus i uddannelsen til lastbil- og buskørekort	9	71	13	29	25	15
S- 7	Motorcykelpakke	12	133	21	26	12	50
S- 5	Sikkerhedsseler i personbiler (monteringspligt på bagsædet, brugspligt for børn på forsædet, kampagnevirksomhed)	7	148	23,2	17	7	23
S-15	Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttelseshjelme til cyklister	7	120	57	6	12	25

6-årsprogrammets samlede effekt er ligesom 3-årsprogrammets (se afsnit 3.1.) beregnet med udgangspunkt i færdselsuheldsstatistikken for årene 1986-1987.

Når den samlede uheldsforebyggende effekt af både 3- og 6-årsprogrammernes foranstaltninger bringes i anvendelse på færdselsuheldstallene for 1986 og 1987, finder man, at de ville have forebygget ca. 10.250 af de 26.835 personskader, heraf 561 af i alt 1.421 med dødelig udgang. Det vil sige, at 3- og 6-årsprogrammet kan ventes at reducere det årlige antal personskader med 38,2% og det årlige antal dræbte med ca. 39,5%.

De beregnelige, personrelaterede omkostninger ekskl. det såkaldte velfærdstab ved de undgåede personskader kan opgøres til ca. 860 mio. kr. pr. år, idet de af Vejdirektoratet offentliggjorte omkostningstal lægges til grund for beregningen, jf. kapitel 2, afsnit 2.2.2.

Værdien af de forebyggede materielle skader er ikke beregnet, men skønnes på grundlag af forholdet mellem personrelaterede og materielrelaterede omkostninger ved de seneste års ulykker at være mindst det dobbelte af de personrelaterede omkostninger, dvs. mindst ca. 1.700 mio. kr. pr. år.

Til sammenligning kan det oplyses, at den årlige samfundsmæssige udgift til gennemførelse af 3- og 6-årsprogrammet beløber sig til ca. 1.136 mio. kr.

3.3. 12-årsprogrammet.

I løbet af handlingsplanens første 6 år opnås en reduktion af dræbte og tilskadekomne i trafikken på mindst 30%.

I handlingsplanens syvende til tolvte år skal antallet af dræbte og tilskadekomne ifølge målsætningen reduceres med yderligere mindst 10-15%. Denne effekt forventes opnået ved gennemførelse af 12-årsprogrammet.

12-årsprogrammet indeholder ingen helt nye foranstaltninger. Det består dels af foranstaltninger, der er iværksat i 3- og 6-årsprogrammerne, men som ikke har nået deres fulde effekt inden for handlingsplanens første 6-årsperiode, dels af en række vejtekniske og andre foranstaltninger, som også indgik i 6-årsprogrammet og eventuelt i 3-årsprogrammet, og som videreføres med andre mål og oftest også med andre lønsomheder.

Endelig er der en række foranstaltninger, som iværksættes og nåede fuld effekt i 3- og 6-årsprogrammerne, der skal videreføres, for at denne effekt kan opretholdes.

Følgende foranstaltninger foreslås som led i 12-årsprogrammet:

a. Vejtekniske og andre foranstaltninger, som videreføres i perioden:

- L- 1: Differentierede hastighedsgrænser i byer.
- L- 2: Områdevis trafiksanering og omdannelse af trafikveje til lokalveje.
- L- 3: Hastighedsdæpende ombygninger af trafikveje i større byer.
- L- 4: Sanering af gennemfarter i småbyer.
- L- 8: Systematisk sort-plet arbejde på statens veje (hovedlandeveje).
- L- 9: Systematisk sort-plet arbejde på amtskommunernes veje (landeveje).
- L-10: Systematisk sort-plet arbejde på kommunernes veje.
- L-12: Forbedring af firebenede kryds på lokalveje.
- L-13: Forbedring af signalregulerede kryds.
- L-14: Faste genstande uden for kørebanen.
- L-15: Lokale informationsaktiviteter.

b. Foranstaltninger, der iværksættes i 3- eller 6-årsprogrammerne, men ikke nåede fuld effekt i den første 6-årsperiode:

- S- 2: Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr (a. Blokeringsfri bremses, b. Sikkerhedsseler).
- S- 4: Højtsiddende ekstra stoplys.
- S- 5: Sikkerhedsseler i personbiler (monteringspligt på bagsædet, brugspligt for børn på forsædet, kampagnevirksomhed).
- S- 6: Brugspligt af sikkerhedsseler på bagsædet af personbiler.
- S- 7: Motorcykel pakke.
- S-11: Køreteknisk kursus i uddannelsen til lastbil- og buskørekort.
- S-12: Obligatorisk efteruddannelse for erhvervschauffører.
- S-15: Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttelseshjelme til cyklister.

I nedenstående skema angives de enkelte foranstaltninger i 12-årsprogrammet med deres effekt efter fuld gennemførelse, den årlige samfundsmæssige udgift, lønsomhedstallet, det år, hvor fuld effekt vil blive opnået, og den procentandel af den fulde effekt, der kan ventes opnået i 12-årsprogrammet. Foranstaltningerne er ordnet efter aftagende lønsomhed, idet skemaet ikke medtager de foranstaltninger, der iværksættes, men ikke nåede fuld effekt i handlingsplanens første 6-årsperiode.

		Fuld effekt		Årlig samfunds- massig udgift kr	Løn- sornh. tal	Fuld effekt opnås 1 år	Procentandel af den fulde effekt, der kan opnås 1 12-årsprogrammet %
		D	T				
		mio. kr.					
Nr. Foranstaltning							
L-15	Lokale informa- tionsaktiviteter Periode 3	10	240	6	97	12	100
L- 1	Differentierede hastighedsgrænser i byer	22	528	23	55	12	50
L-14	Faste genstande uden for kørebanen Periode 3	3	50	3,5	43	12	100
L-10	Systematisk sort- plet arbejde på kommunernes veje Periode 3	10	240	18	32	12	100
L-13	Forbedring af sig- nalregulerede kryds Periode 3	1	19	2	27	12	100
L- 8	Systematisk sort- plet arbejde på statens veje (hovedlandeveje) Periode 3	6	68	18	15	12	100
L- 9	Systematisk sort- plet arbejde på amts- kommunernes veje (landeveje) Periode 3	9	141	36	12	12	100
L- 2	Områdevis trafik- sanering og omdan- nelse af trafik- veje til lokalveje Periode 3	18	492	155	7	12	100
L-12	Forbedring af fire- benede kryds på lokalveje Periode 3	1	22	9	6	12	100
L- 4	Sanering af gennem- farter i småbyer Periode 3	5	95	50	5	12	100

I det følgende skema angives de tilsvarende oplysninger for de foranstaltninger i 12-årsprogrammet, der i værksattes, men ikke nåede fuld effekt i handlingsplanens første 6-årsperiode:

Nr.	Foranstaltning	Fuld effekt		Årlig samfunds- massig udgift mio.kr.	Løn- somh. tal	Fuld effekt opnås 1 år	Procentandel af den fulde effekt, der kan opnås 1 12-årsprogrammet %
		D	T				
S- 6	Brugspligt af sikkerhedssele på bagsædet af personbiler	16	254	7,9	101	7	7
S-11	Køreteknisk kursus i uddannelsen til lastbil- og buskørekort	9	71	13	29	25	25
S- 7	Motorcykelpakke	12	133	21	26	12	50
S- 5	Sikkerhedsseler i personbiler (monteringspligt på bagsædet, brugspligt for børn på forsædet, kampagnevirksomhed)	7	148	23,2	17	7	7
S- 2	Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr b. Sikkerhedsseler	2	48	8,2	14	12	70
S-12	Obligatorisk efteruddannelse for erhvervschauffører	9	71	24,5 (37,5)	10	8	40
S-15	Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttelseshjelme til cyklister	7	120	57	6	12	50
S- 4	Højstsiddende ekstra stoplys	3	85	59	3	12	50
S- 2	Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr a. Blokeringsfri bremses	8	57	199	2	12	70

12-årsprogrammets samlede effekt er ligesom 3- og 6-årsprogrammernes effekt beregnet med udgangspunkt i færdselsuheldsstatistikken for årene 1986-1987.

Når den samlede uheldsforebyggende effekt af både 3-, 6- og 12-årsprogrammerne foranstaltninger bringes i anvendelse på færdselsuheldstallene for 1986 og 1987, finder man, at de ville have forebygget ca. 12.700 af de 26.835 personskader, heraf 668 af i alt 1.421 med dødelig udgang. Det vil sige, at 3-, 6- og 12-årsprogrammet kan ventes at reducere det årlige antal personskader med 47,3% og det årlige antal dræbte med ca. 47%

De beregnelige, personrelaterede omkostninger ekskl. det såkaldte velfærdstab ved de undgåede personskader kan opgøres til ca. 1.050 mio. kr. pr. år, idet de af Vejdirektoratet offentliggjorte omkostningstal lægges til grund for beregningen, jf. kapitel 2, afsnit 2.2.2.

Værdien af de forebyggede materielle skader er ikke beregnet, men skønnes på grundlag af forholdet mellem personrelaterede og materiel relaterede omkostninger ved de seneste års ulykker at være mindst det dobbelte af de personrelaterede omkostninger, dvs. mindst ca. 2.100 mio. kr. pr. år.

Til sammenligning kan det oplyses, at den årlige samfundsmæssige udgift til gennemførelse af både 3-, 6- og 12-årsprogrammet beløber sig til ca. 1.596 mio. kr.

3.4. Handlingsplanens nytte/omkostningsfunktion.

Det er forklaret i afsnit 2.2.2., hvordan lønsomhederne for de enkelte foranstaltninger er blevet beregnet, og afsnit 3.1., 3.2. og 3.3. redegør for de forventede effekter af 3-, 6- og 12-årsprogrammerne. De er beregnet under hensyntagen til, at en foranstaltning generelt taber i effekt, hvis den iværksættes sammen med andre foranstaltninger til bekæmpelse af de samme uheldstyper.

Figur 3.1. viser sammenhængen mellem den akkumulerede nyttevirkning af planens foranstaltninger og de ligeledes akkumulerede årlige udgifter, som disse vil medføre. Nyttens udtryk er som reduktionen (i procent) af de årlige personskader ved færdselsuheld, idet et dødsfald tæller som 34 ikke-dødelige personskader.

På figuren er nogle foranstaltninger samlet i grupper. Det er gjort for at lette overskueligheden, men kun hvor det er teknisk forsvarligt. F.eks. de-

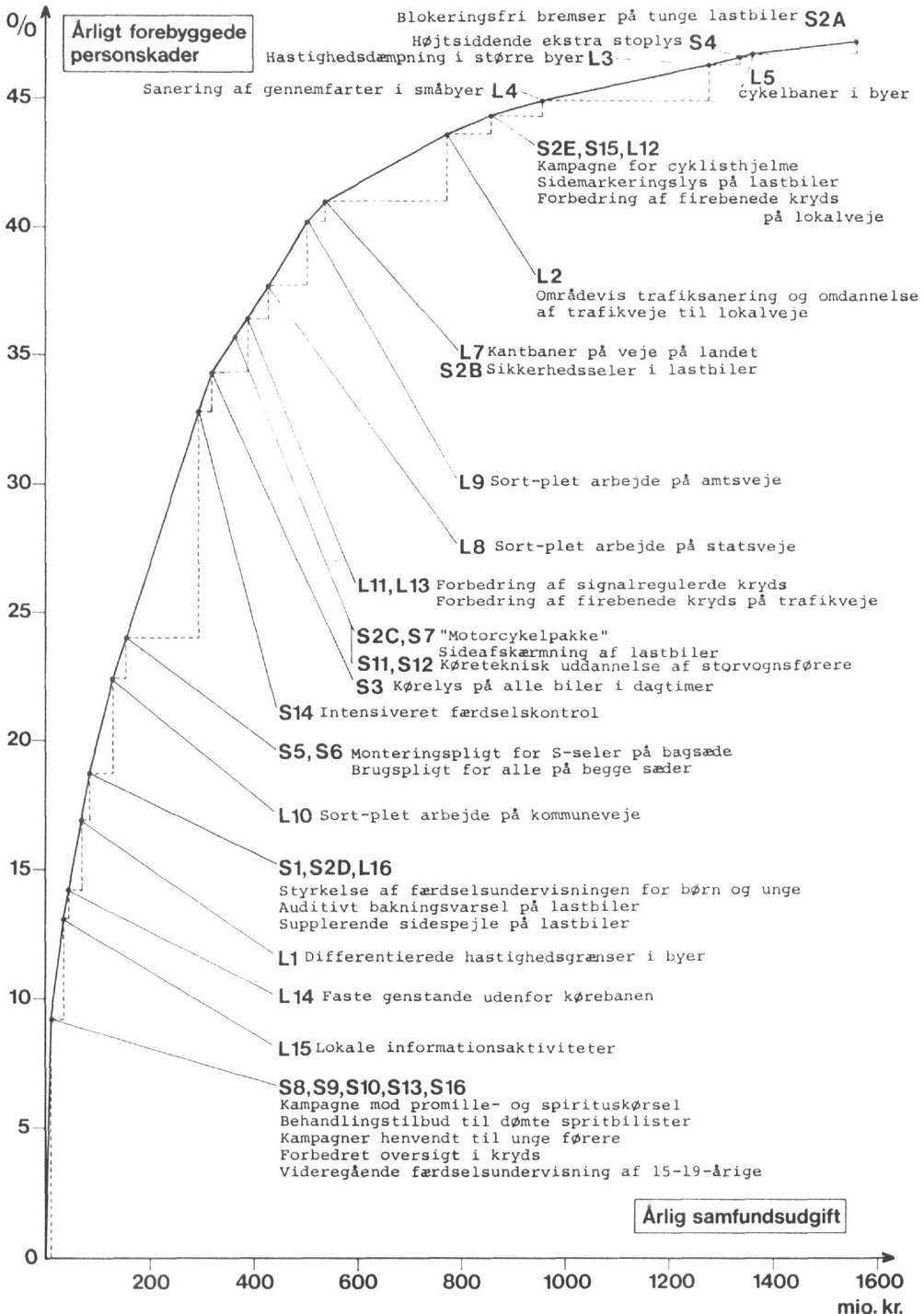
ler S-1, S-2D og L-16 et "trin" på figuren, da deres lønsomheder er af samme størrelse, og fordi de hver især i øvrigt kun bidrager beskedent til den samlede nytte.

For hver foranstaltning viser figur 3.1. dens samlede nyttebidrag på 12-års horisonten. Og det skjuler faktisk, at de fleste af de vejtekniske foranstaltninger, som fortsætter gennem to eller alle tre programmer, er meget mere lønsomme i de første år - og mindre lønsomme i de sidste år -, end figuren lader formode. Noget lignende gælder andre foranstaltninger, f.eks. S-14, intensiveret færdselskontrol, der består af flere aktiviteter, hvis lønsomheder ikke er beregnet hver især, men godt kan afvige meget fra den gennemsnitlige lønsomhed, der er udtrykt ved foranstaltningens placering på figuren.

Endelig bør det nævnes, at for nogle af de mindre lønsomme vejtekniske forslag skyldes deres relativt dårlige placering, at man her lader færdselssikkerheden betale alle udgifter til deres virkeliggørelse. Det gælder f.eks. L-3, hastighedsdæmpning i større byer, og L-2, områdevis trafiksanering og omdannelse af trafikveje til lokalveje. Men netop sådanne foranstaltninger vil vel aldrig blive gennemført alene for at forbedre færdselssikkerheden.

Med disse forklaringer mener kommissionen i øvrigt, at figuren er egnet til at vise sammenhængen mellem effekter og udgifter i færdselssikkerhedsarbejdet. Den viser dermed også betydningen af, at der sker en nøje og stadig prioritering af de midler, der kan bruges i dette arbejde.

Figur 3.1. Nytte/omkostningsfunktionen for den fuldt gennemførte handlingsplan.



3.5. Omkostningernes fordeling mellem myndigheder m.v. ved handlingsplanens gennemførelse.

I bilag 5 er der foretaget en fordeling af omkostningerne til de enkelte programpunkters gennemførelse på staten, amtskommunerne og kommunerne samt på de private. I bilaget er opgjort de samlede investeringer i 12-års perioden til programmernes realisering samt de løbende årlige driftsudgifter. Denne opgørelsesform er en anden end de samfundsøkonomiske beregninger, der ligger til grund for lønsomhedsberegningerne ovenfor. Men investeringer og driftsudgifter giver et klarere billede af de nødvendige offentlige bevillinger til handlingsplanens realisering.

For at gennemføre det samlede program skal der foretages en investering på i alt 11,3 mia. kr. Heraf skal kommunerne afholde 6,3 mia. kr. eller 55%, jf. tabel 3.1. nedenfor. Af de øvrige investeringer skal staten afholde 1,1 mia. kr., amtskommunerne 1,9 mia. kr. og private husstande og virksomheder 2,0 mia. kr. Hertil kommer en årlig udgift på knap 700 mio. kr. til løbende anskaffelser og vedligeholdelse af anlæg. Af den løbende udgift skal køretøjs-ejere m.v. afholde 292 mio. kr., staten 170 mio. kr. og kommuner og amter tilsammen 224 mio. kr.

Tabel 3.1. Investeringer og driftsudgifter ved gennemførelse af det samlede program fordelt på myndigheder og private. De årlige driftsudgifter omfatter ikke renteudgiften til foretagne investeringer.

Fulde program			Uden 8 mindst lønsomme	
	Investering under program mio. kr.	Årlig driftsudgift mio. kr.	Investering under program mio. kr.	Årlig driftsudgift mio. kr.
Staten	1.091	170	647	157
Amtskom- munerne	1.945	73	948	45
Kommunerne	6.284	151	3.189	88
Private	1.981	292	349	102
I alt	11.301	686	5.133	392

Hvis de 8 mindst lønsomme programpunkter tages ud, reduceres de samlede investeringer til 5,1 mia. kr. og de årlige driftsudgifter til knap 400 mio. kr. De 5,1 mia. kr. til investeringer fordeler sig med 63% til kommunerne (3,2 mia. kr.). De private investeringer falder meget og er omkring 0,3 mia. kr. De årlige driftsudgifter for køretøjsejere er kun 102 mio. kr. i det reducerede program.

En del af de kommunale investeringer går til trafiksanering og ombygning af kryds på lokalvejene, i alt knap 1 mia. kr. En del af disse udgifter kunne i større eller mindre omfang afholdes af grundejerne, hvis lokalområdernes vejnet omdannes til private fællesveje. Dette er allerede i dag praksis i et antal kommuner.

I afsnit 3.3. er angivet, at de samlede økonomiske besparelser ved handlingsplanens gennemførelse må formodes at medføre sparede samfundsmæssige udgifter på ca. 3,2 mia. kr. pr. år. Langt hovedparten af disse besparelser opnås i den private sektor, jf. kapitel 2, afsnit 2.2.2.

Selv om de 8 mindst lønsomme foranstaltninger ikke realiseres, vil handlingsplanens realisering betyde årlige besparelser på materiel skader for køretøjsejerne på godt 2 mia. kr., svarende til en gennemsnitlig årlig besparelse på ca. 1.000 kr. pr. køretøj. Foruden den store menneskelige betydning ved årligt at forebygge 300 dødsfald og 6.000 tilskadekomne, kan bilisterne således også få en stor kontant gevinst af handlingsplanens realisering.

For amtskommunerne vil der også i takt med handlingsplanens gennemførelse være fordele, idet den nedgang i antallet af færdselsuheld med personskaade, som handlingsplanen vil medføre, åbner mulighed for, at der inden for sundhedsvæsenet kan frigøres ressourcer til andre formål end behandling af trafikofre. Derimod har staten og kommunerne kun meget små økonomiske besparelser på handlingsplanens realisering.

Kapitel 4.

Det statslige færdselssikkerhedsarbejde.

4.1. Den organisatoriske opbygning af det statslige færdselssikkerhedsarbejde.

Det centraladministrative ansvar for færdselssikkerheden påhviler i første række Justitsministeriet, Trafikministeriet og Miljøministeriet. Endvidere bidrager Undervisningsministeriet, Arbejdsministeriet og Sundhedsministeriet til forbedring af færdselssikkerheden.

4.1.1. Den centraladministrative ansvarsfordeling.

Justitsministeriet administrerer færdselsloven, som indeholder den lovmæssige regulering af trafikanternes adfærd. Endvidere fastsætter Justitsministeriet i henhold til bemyndigelser i færdselsloven dels bestemmelser for vejafmærkning, som sammen med færdselsreglerne regulerer trafikanternes adfærd, dels kravene til køreuddannelsen.

Foruden reguleringen af trafikantadfærd fastsætter Justitsministeriet de detaljerede krav til indretning og udstyr for alle arter af køretøjer. I den henseende er Justitsministeriet imidlertid bundet af en række internationale forpligtelser, dels i forhold til de nordiske lande dels og navnlig i forhold til EF. Herudover administrerer Justitsministeriet køretøjsgodkendelser og kontrol. Statens Bilinspektion og politiet hører ligeledes under Justitsministeriet.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning udfører forskning på færdselssikkerhedsområdet og deltager i den forbindelse i et internationalt forskningsarbejde om færdselssikkerhedsemner under Nordisk Ministerråd og OECD.

Rådet for Større Færdselssikkerhed er en selvejende institution med organisatorisk tilhørsforhold til Justitsministeriet. Rådet varetager påvirkning af adfærd gennem undervisnings- og informationskampagner. Rådet fremstiller den overvejende del af det materiale, som anvendes til undervisningsbrug. Herudover foretager rådet systematisk gennemførelse af informations- og kampagnevirksomhed ud fra en langtidsplan, der omfatter såvel pædagogisk orienteret og kursuspræget oplysning som gentagne informationskampagner om tidsaktuelle forhold og mere omfattende information om nye emner.

I forbindelse hermed har rådet ladet politiet udpege en polititjenestemand for hver politikreds til at virke som repræsentant og kontaktperson for rådet, der på denne måde har etableret en direkte forbindelse til det lokale færdselssikkerhedsarbejde i dets hidtidige form.

Trafikministeriet er planlægningsmyndighed for transportsektoren og har dermed visse muligheder for at påvirke fordelingen af transporten på de enkelte trafikmidler, især gennem planlægningen af den kollektive trafik.

Endvidere hører vejsektoren - bortset fra de overordnede vejafmærkningsbestemmelser - under Trafikministeriet.

I henhold til en bemyndigelse i lov om offentlige veje kan Trafikministeriet fastsætte almindelige regler for anlæg, drift og vedligeholdelse af veje.

Dette regel arbejde forberedes hovedsagelig af den særlige vejregel organ i sation med sekretariat i Vejdirektoratet. Vejreglerne er hovedsagelig af vejledende karakter, men visse bestemmelser, typisk af færdselssikkerhedsmæssig betydning, er bindende for vejbestyrelserne. Aktiviteten omfatter også vedligeholdelse og ajourføring af vejreglerne.

Vejdirektoratet udfører forskning på færdselssikkerhedsområdet og deltager i den forbindelse i et internationalt forskningsarbejde om færdselssikkerhedsemner under Nordisk Ministerråd og OECD. Vejdirektoratet udfører i Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger et omfattende rådgivningsarbejde. Særlig vigtig er det direkte ulykkesbekæmpende arbejde og det lokale kampagnearbejde med brugsvejledninger for vejteknikere.

Trafikministeriet administrerer endvidere hovedlandevejsnettet. Landevejene administreres af amtskommunerne, mens kommuneveje hører under primærkommunerne.

Miljøministeriet administrerer planlægningslovene, der afstikker rammerne for den sammenfattende fysiske planlægning.

Miljøministeren har mulighed for gennem landsplandirektiver efter lands- og regionplanlovens § 4 og gennem udsendelse af generel vejledning og bindende forskrifter efter kommuneplanlovens § 51 at fastsætte nærmere regler for henholdsvis regionplanlægning og kommune- og lokalplanlægning, således også vedrørende færdselssikkerhed.

Amtskommunale og kommunale initiativer for at højne færdselssikkerheden skal som et minimum efterkomme eventuelle statslige retningslinjer, men de lokale planlægningsmyndigheder kan godt gå videre og vedtage målsætninger og foranstaltninger, der kræver yderligere planlægnings- og anlægsaktiviteter.

Undervisningsministeriet kan gennem undervisningsplaner til skolevæsenet medvirke til oplysning om forhold af betydning for færdselssikkerheden.

Sundhedsstyrelsen under Sundhedsministeriet er rådgivende i trafikmedicin, herunder vedrørende ulykkesforebyggelse, sundhedsmæssigt datagrundlag og helbreds krav ved udstedelse/generhvervelse af kørekort. Reglerne om køre-hviletid fra Arbejdsministeriet, Arbejdstilsynet, har udover en social og arbejdsmiljømæssig effekt også betydning for færdselssikkerheden.

4.2. Samarbejde på centralt niveau.

Det kan umiddelbart forekomme uhensigtsmæssigt, at administrationen af færdselssikkerhedsarbejdet er spredt på flere myndigheder.

Det indebærer imidlertid den fordel, at arbejdet bliver grebet an fra mange forskellige synsvinkler, ligesom de færdselssikkerhedsmæssige aspekter bliver draget ind i en række forskellige samfundsmæssige sammenhænge.

Den koordination, som spredningen af det centraladministrative ansvar gør fornøden for opnåelsen af en effektiv indsats på området, søges sikret ved et udstrakt samarbejde myndighederne imellem. Som eksempler herpå kan nævnes:

Vejregelorganisationen, som har sekretariat i Vejdirektoratet, er etableret med en vejregelkomité og et vejregeludvalg, som udarbejder almindelige regler for anlæg, vedligeholdelse og drift af de offentlige veje og for andre forhold, der er af betydning for vejenes ensartethed og trafiksikkerhed. Her deltager repræsentanter for de ministerier, myndigheder, institutioner samt enkelte trafik- og erhvervsorganisationer, der i det daglige er beskæftiget med vej- og trafiksikkerhedsforhold.

Udvalget for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger. Til udvalget er knyttet et sekretariat, der er etableret i Vejdirektoratet og betegnes Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger (SSV). Udvalget har blandt andet til opgave at koordinere de tre vejbestyrelses bestræbelser for at fremme færdselssikkerheden ved foranstaltninger på vejnettet. Det

skal sikre, at den samlede vejsektor kan nyttiggøre løbende udviklingsarbejder samt indsamle erfaringer og medvirke til koordinering med de øvrige foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden (kontrol med køretøjer, uddannelse af trafikanter m.v.).

Hertil kommer, at Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har medlemmer fra såvel Justitsministeriet som Trafikministeriet og Miljøministeriet, og at Rådet for Større Færdselssikkerhed har medlemmer fra Justitsministeriet og Trafikministeriet.

Udover samarbejdet i de nævnte udvalg m.v., foregår der et dagligt samarbejde myndighederne imellem. Det er således almindeligt at konsultere hinanden i sager, som har fælles berøringsflader.

4.3. Statslige opgaver ved gennemførelsen af handlingsplanen.

Selv om administrationen af det statslige færdselssikkerhedsarbejde fungerer tilfredsstillende for øjeblikket, vil en gennemførelse af handlingsplanen ikke kunne ske inden for de rammer og med de samarbejdsrutiner, som kendes i dag. Handlingsplanens virkeliggørelse stiller krav om en betydelig styrkelse af færdselssikkerhedsarbejdet på centralt plan.

Der vil for det første være behov for et øget samarbejde mellem de berørte ministerier m.v. Dette kan f.eks. muliggøres ved nedsættelse af en opfølgningsgruppe med repræsentanter for de centraladministrative myndigheder med ansvar for færdselssikkerheden. Der vil for det andet være behov for et tæt samarbejde mellem på den ene side de berørte ministerier og disses institutioner og på den anden side de amts- og primærkommunale myndigheder og organisationer omkring gennemførelse og opfølgning af handlingsprogrammerne. For det tredje vil en betydelig styrkelse af forsknings- og udviklingsarbejdet være nødvendig, således at der kan udvikles nye foranstaltninger, og således at viden om sikkerhedsmæssige effekter kan forbedres. Endelig vil det være påkrævet at stille forøgede økonomiske ressourcer til rådighed for det statslige færdselssikkerhedsarbejde samt midler til en statslig stimulering af det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

De færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger, som beskrives i handlingsplanens handlingsprogrammer, og som skal iværksættes som led i det statslige færdselssikkerhedsarbejde, falder i 3 hovedgrupper.

Der omtales for det første en række skærpede krav til køretøjers sikkerhedsmæssige indretning og udstyr m.v. Der omtales endvidere forskellige foranstaltninger med henblik på information, undervisning og egentlig uddannelse af trafikanter. Og endelig omtales nogle vejforanstaltninger, der kan iværksættes af de centrale myndigheder.

Med hensyn til de skærpede udstyrskrav m.v. vil Justitsministeriet administrativt kunne fastsætte bestemmelser herom, som derefter vil blive fulgt ved køretøjsgodkendelser m.v. For visse kravs vedkommende vil det dog være nødvendigt med en forudgående ændring af EF-direktiver på det pågældende område, ligesom kravene kan medføre nødvendige ændringer af færdselsloven. Et særligt spørgsmål er den økonomiske belastning ved gennemførelse af kravene. For køretøjer, der belægges med registreringsafgift, indgår værdien af obligatorisk sikkerhedsfremmende udstyr i afgiftsberegningen. Skatteministeriet har imidlertid udstedt en bekendtgørelse om afgiftslempelse ved montering af visse former for sikkerhedsudstyr, som ikke er obligatorisk. Med henblik på i økonomisk henseende at lette indførelsen af de skærpede obligatoriske udstyrskrav for køretøjsejerne vil det kunne overvejes at udvide ordningen med afgiftslempelse. I det store og hele stiller denne del af handlingsplanen dog ikke i sig selv nye krav til samarbejdet på centralt niveau.

De foreslåede initiativer vedrørende færdselsundervisning og -information vil kunne tages af Rådet for Større Færdselssikkerhed i samarbejde med Vejdirektoratets informationstjeneste og Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger. Forslaget vedrørende en forbedret føreruddannelse vil kunne gennemføres i Justitsministeriets regi.

Trafiksikkerhedsmæssige initiativer på hovedlandevejsnettet kan bringes til udførelse ved Vejdirektoratets foranstaltning. Der arbejdes således allerede på en trafiksikkerhedspolitik for den indsats, der er nødvendig for at nå handlingsplanens mål.

Selv om der for de 3 hovedgrupper af foranstaltninger ikke er spørgsmål om, hvilke centrale instanser, der skal tage skridt til foranstaltningernes iværksættelse, bør der alligevel også på disse områder ske en styrkelse af det statslige færdselssikkerhedsarbejde.

Handlingsplanens forslag til forskellige færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger bør betragtes som en stor, samlet opgave for de ansvarlige statslige myndigheder. Med henblik på at sikre, at opgaven udføres, og at de be-

regnede effekter opnås, bør der foretages et opfølgningsarbejde. Kommissionen foreslår derfor, at der nedsættes en særlig opfølgningsgruppe, der i det daglige skal følge handlingsplanens iværksættelse og gennemførelse. De nærmere overvejelser om opfølgningsgruppens sammensætning og opgaver er gengivet i kapitel 6.

Kapitel 5.

Det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Lokalt færdselssikkerhedsarbejde anvendes her som fællesbetegnelse for en række foranstaltninger og initiativer til fremme af færdselssikkerheden, som kan iværksættes i amtskommuner og primærkommuner. Det drejer sig om initiativer, der retter sig mod trafikanterne med information og undervisningstilbud, om trafiksaneringer, systematisk sortplet arbejde og andre tekniske foranstaltninger til forbedring af forholdene på vejnettet, samt den nødvendige organisering og planlægning til støtte for gennemførelsen af disse initiativer.

5.1. Gennemførelse af fysiske foranstaltninger m.v.

En indsats mod sorte pletter frembyder fortsat i flere amter og næsten alle kommuner den mest lønsomme mulighed for forbedring af sikkerheden på vejnettet. Men også uheld, der forekommer mere spredt på vejnettet, har ofte lokale årsager, og en række anlægstekniske foranstaltninger står til rådighed til fremme af sikkerheden på sådanne steder og strækninger. Endelig vil en række byplanmæssige løsninger medvirke til fremme af sikkerheden.

5.1.1. Systematisk sort-plet arbejde.

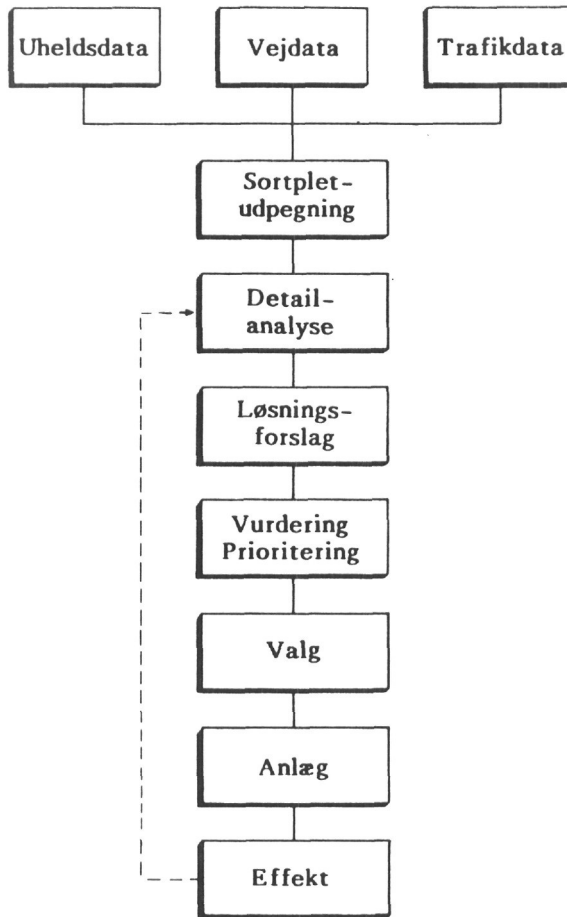
En sort plet på vejnettet er et sted, hvor der sker langt flere uheld, end man burde forvente efter stedets art og trafikens karakter. Ca. 1/3 af målet for det lokale færdselssikkerhedsarbejde kan nås alene ved at forbedre forholdene på disse steder.

Uheld er resultatet af en række mere eller mindre tilfældige hændelser. På de sorte pletter er der særlige forhold ved vejen eller dens omgivelser, der øger sandsynligheden for sådanne hændelser. På grundlag af oplysningerne om uheldene kan en eventuel systematik i uheldene klarlægges, og det uheldsvoldende hændelsesforløb kan beskrives.

Det detaljerede kendskab til uheldsomstændighederne indebærer, at man kan rette sine foranstaltninger præcist mod de forhold, der skaber problemerne. Dette betyder, at indgrebene ofte er relativt billige og meget effektive.

Denne uheldsbekæmpende proces er vist på figur 5.1. På baggrund af uhelds-, vej- og trafikdata udpeges de sorte pletter. På det overordnede vejnet sker

dette i dag ved hjælp af edb. På det kommunale område vil edb-teknik også kunne anvendes i løbet af kort tid. Der findes imidlertid også enkle, manuelle teknikker, der kan anvendes af de mindre forvaltninger.



Figur 5.1. Arbejdsgang ved bekæmpelse af sorte pletter.

Den detaljerede analyse af uheldene skal afklare, hvilke problemer der optræder på det enkelte sted. Det er her det afklares, om uheldsophobningen har en systematisk karakter, som det er muligt at gøre noget ved med vejtekniske midler.

Normalt udarbejdes en vifte af forslag til både billige og dyre løsninger. Hvor der foreligger planer eller overvejelser om at ændre vejens eller vejudmundingens trafikale funktion, inddrages også sådanne løsninger. Dernæst vurderes løsningernes konsekvenser, og de løsninger, der giver den største samfundsmæssige forrentning, prioriteres højest.

Ved det endelige politiske valg af løsning kan desuden indgå, om en løsning også tilgodeser andre ønskelige hensyn.

Når løsningen er gennemført, foretages der en effektvurdering. Det gøres primært for, at man kan sikre sig, at ændringen virker, men også for at indsamle erfaringer om den aktuelle foranstaltnings sikkerhedsmæssige effekt. Der ved forbedres grundlaget for fremtidige sikkerhedsmæssige vurderinger.

Den beskrevne metode har været anvendt i flere vejforvaltninger. Teknikken er således gennemprøvet, og den seneste tilpasning af metoderne til kommunale forvaltninger foretages i de statsligt støttede demonstrationsprojekter, der er gennemført i Hillerød, Silkeborg, Nyborg og Skælskør.

En række af de større kommunale vejforvaltninger råder nu over medarbejdere, der har lært at bruge metoden. Kurser gennemføres hyppigt, og tempoet kan øges, hvis der bliver behov for hurtigt at uddanne mange teknikere. Det er dog næppe realistisk at uddanne teknikere i alle vejforvaltninger. I de mindre kommuner kan det være rimeligt at lade arbejdet udføres af konsulenter eller søge etableret et samarbejde mellem kommunen og den pågældende amtskommunes tekniske forvaltning om udførelsen af arbejdet.

Foranstaltninger vedrørende systematisk sort-plet arbejde er beskrevet i bilag 1, forslag L-8, L-9 og L-10.

5.1.2. Øvrige fysiske foranstaltninger.

Selv om en intensiveret indsats mod sorte pletter er den form for foranstaltninger, der giver størst effekt, er det også nødvendigt, at den enkelte vejbestyrelse iværksætter andre foranstaltninger for at opfylde de mål, som

skal nås inden for handlingsplanen. De øvrige færdselssikkerhedsfremmende initiativer må omfatte et bredt spektrum af foranstaltninger for at opnå størst mulig effekt.

De færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger vil være af væsentlig forskellig karakter, afhængig af om de vedrører trafikvejnettet eller et lokalområde. På trafikvejnettet vil det primært være nødvendigt med anlægstekniske foranstaltninger for samtidig at tilgodese sikkerheden og trafikafviklingen. I lokalområderne vil der snarere være tale om trafikreducerende og hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Men også blandt disse sikkerhedsfremmende foranstaltninger vil nogle give større samfundsøkonomisk fordel end andre. Normalt vil der være størst effekt i at rette foranstaltninger mod strækninger og kryds med en stor ophobning af uheld, der har en karakter, som man kender løsninger til at reducere. Men også mindre uheldsbelastede steder kan med rimelighed sikres, hvis dette kan gøres med beskedne midler.

5.1.2.1. Forbedringer på trafikvejnettet.

Første led i den planlægning, der går forud for uheldsbekæmpelsen, er en opdeling af vejnettet i et trafikvejnet og lokalområder. Det foreslås, at der sker en hastighedsklassificering af trafikvejnettet afhængig af den kørehastighed, som vejen ud fra sin udformning og funktionerne i den omgivende bebyggelse er egnet til at bære (se nærmere bilag 1, forslag L-1).

Langt hovedparten af trafikuheldene sker på trafikvejnettet, hvorfor også hovedindsatsen i uheldsbekæmpelsen vil ligge her. En yderligere samling af trafikken på dette vejnet kan bidrage til en forøgelse af antallet af uheld. Men forøgelsen bør være mindre end effekten på uheldene i de fredeliggjorte områder, hvis planen ellers er den rigtige. Desuden kan det være billigere og mere effektivt kun at skulle gennemføre uheldsbekæmpende foranstaltninger på et mere begrænset vejnet, hvor hver enkelt foranstaltning kan fjerne et større antal uheld.

De veje, der er bedst egnede til trafikveje i byerne, er facadeløse veje med få vejudmundinger. Men det er næsten aldrig muligt at udpege et trafikvejnet af sådanne veje og gader.

Bygader med meget blandede funktioner vil ofte indgå i nettet og er ofte hårdt belastede med trafikuheld. Allerede gennemførte saneringer viser, at

det er muligt at opnå betydelige forbedringer af sikkerheden, f.eks. ved en mere differentieret anvendelse af lokale hastighedsbegrænsninger støttet af anlægstekniske foranstaltninger.

Miljøprioriterede og hastighedsprioriterede gennemfartsveje tager primært sigte på at tilgodese henholdsvis miljøet og trafikafviklingen, men begge anlægstyper kan også begunstige sikkerheden, hvis de primære formål støttes af de rette foranstaltninger. Der henvises til bilag 1, forslag L-3 og L-4.

I forbindelse med planlægning og fastlæggelse af et trafikvejnet bør der også udpeges tvangsruter, således at trafikken afvikles ad det mest egnede vejnet.

Mange uheld sker i kryds, hvor især firebenede kryds og kryds med signalanlæg er to særligt hårdt belastede grupper. Uheldsniveauet vil generelt kunne sænkes ved øget anvendelse af rundkørsler eller forbedring af signalteknikken. Indkørsel til mindre veje kan også reguleres, hvorved der samtidig kan fjernes megen smutvejskørsel gennem lokalområder. Der henvises til bilag 1, forslag L-11 og L-13.

Til de mindre omkostningskrævende muligheder for sikkerhedsfremme - især i mørke på ubelyste veje - hører en systematisk oprydning og opstramning af vejafmærkningen. Tilsvarende giver vejenes udstyr (belysningsanlæg, beplantning, autoværn m.m.) også muligheder for at øge sikkerheden i de kommende år. Vejregelarbejdet på disse områder er nu afsluttet eller så langt fremme, at ibrugtagning i den daglige drift og vedligeholdelse efterhånden vil kunne nedsætte uheldstallet eller reducere konsekvenserne af uheldene. Der henvises til bilag 1, forslag L-14.

Argumentationen for store nyanlæg bør generelt ikke baseres alene på hensynet til færdselssikkerheden. Sådanne anlæg skaber ofte mere trafik med større hastigheder og medfører derfor ikke trods en højere standard nogen netto-besparelse af trafikulykker. Sådanne projekter begrundes i øvrigt normalt i en større samfundsmæssig sammenhæng.

5.1.2.2. Fredeliggørelse af lokalområder.

Det væsentligste formål ved planlægning og realisering af lokalområder er at begrænse eller fjerne uvedkommende trafik gennem lukninger og hastighedsredu-

cerende foranstaltninger. Antallet af trafikuheld vil i fredeliggjorte områder være ubetydeligt i forhold til det samlede antal uheld i byen.

På veje i lokalområder med større trafik kan hastighedsreducerende foranstaltninger være rimeligt sikkerhedsfremmende - investeringen taget i betragtning - især omkring skoler og institutioner, mens de på mindre veje næppe kan gennemføres på kontoen for sikkerhedsfremme. Hvis foranstaltningernes formål først og fremmest er at fjerne uvedkommende trafik, bør enkelte velvalgte lukninger og svingningsforbud måske overvejes, da de er langt billigere og ofte mere effektive end hastighedsreducerende foranstaltninger. Se i øvrigt bilag 1, forslag L-1 og L-2.

En sikkerhedsrisiko i lokalområderne kan være krydsene, især de firebenede kryds, hvor en ændring eller tydeliggørelse af vigepligtsforholdene kan nedsætte uheldsrisikoen. Der henvises til bilag 1, forslag L-12.

5.1.2.3. Stipi anlægning.

Cyklister anvender i almindelighed den nærmeste og hurtigste rute til målet. De fleste cyklister kører derfor på trafikvejene, der gerne er de mest direkte veje i byen. Det kan have væsentlig sikkerhedsmæssig effekt at trække cyklister ud på mindre trafikerede gader. Men det forudsætter, at disse er klart afmærkede, er lige så direkte som trafikvejene samt opprioriteres i forhold til bilerne ved krydsninger med trafikvejene.

Mange steder vil anlæg af cykelsti på trafikveje dog være eneste sikkerhedsfremmende foranstaltning for cyklister. Den sikkerhedsmæssige værdi af mange cyklistanlæg har været draget i tvivl de senere år - alligevel vil det i dag formodentlig være muligt at projektere cykelfaciliteter, der forbedrer sikkerheden på strækningerne mellem krydsene. Der henvises i øvrigt til bilag 1, forslag L-6.

5.1.3. Lokaliseringsmæssige foranstaltninger.

En række byplanmæssige foranstaltninger kan medvirke til at øge sikkerheden. Foranstaltningerne vedrører to hovedspørgsmål:

- Lokalisering af institutioner, fritidsaktiviteter o.l. for børn, unge, ældre og handicappede samt afgrænsning af skoleoplande og lignende.
- Lokalisering af særligt trafikskabende funktioner.

Det bør undgås, at skoler, institutioner, fritidsfaciliteter m.v. for de mest udsatte grupper i trafikken er placeret med adgang direkte til trafikvejnettet. Gennem afgrænsning af skoleoplande og andre institutionsoplande kan børns passage af større trafikveje søges begrænset. Hvor sådanne passager ikke kan undgås, kan krydsningsstederne søges særligt sikret, ligesom der kan etableres kørselsordninger for børn med særligt farlige skoleveje. Ligeledes kan der laves kørselsordninger til fritidsfaciliteter, der benyttes af mindre børn i et større opland.

Desuden bør det i videst muligt omfang undgås, at særligt trafikskabende funktioner som indkøbscentre, større arbejdspladser, transportvirksomheder, industri- og entreprenørvirksomheder med megen tung trafik osv. er placeret med adgang til et fredeliggjort boligområde.

I særligt problematiske tilfælde kan det overvejes at søge en sådan funktion flyttet (udsaneret). Ofte kan en ændring af tilkørselsforholdene dog give tilstrækkelig effekt. Særlig når det gælder parkeringspladser i bykerne, bør deres placering og tilkørselsforhold nøje overvejes i forhold til adgangsvejene fra trafikvejnettet. Særlige parkeringspladser for tunge køretøjer i tilknytning til trafiknettet kan endelig fjerne en del uheld med lette trafikanter.

De nævnte lokaliseringsovervejelser understreger nødvendigheden af at koordinere den lokale færdselssikkerhedsmæssige indsats. Lokaliseringen af de trafikskabende funktioner får nemlig indflydelse på såvel statsveje som på amts- og kommuneveje.

5.2. Uheldsforebyggelse ved undervisning og information.

Generelt beror færdselssikkerheden på et samspil mellem trafikanternes måde at bruge trafiksystemet på og den fysiske tilrettelæggelse af trafiksystemet.

En bedre færdselssikkerhed må derfor bygges på begge disse forhold. Enkelte uheld kan måske kun forebygges gennem ændringer af trafikanternes adfærd, og enkelte andre måske kun gennem ændringer af de fysiske forhold. For langt de fleste gælder imidlertid, at begge muligheder er til rådighed, og at de kan bringes til at forstærke hinanden. Fysiske foranstaltninger kan undertiden være virkningsløse, ja endda uheldsbefordrende, hvis ikke trafikanterne helt forstår, hvordan disse foranstaltninger skal bruges. Omvendt kan selv den bedste vilje til sikker adfærd være helt utilstrækkelig, hvis ikke den understøttes af vej- og trafikanlæggets udformning og afmærkning.

Trafikanternes mede at bruge vejtrafiksystemet på reguleres overordnet gennem love, bekendtgørelser, beskatning og tilskudsordninger, men afhænger i øvrigt af den enkeltes alder, helbred og økonomi samt viden, færdigheder, vaner og holdninger. Med undervisning og information tilstræbes det at bringe disse forudsætninger hos trafikanterne i overensstemmelse med intentionerne i den regulerende lovgivning.

5.2.1. Lokale undervisningsinitiativer.

Gennem undervisning og oplæring, hvor tilegnelse af færdigheder og viden sker i et egentligt instruktør/elev forhold, skabes grundlag for vaner og holdninger af varig karakter.

På færdselssikkerhedsområdet gives en egentlig undervisning, der retter sig mod alle i en trafikant- eller aldersgruppe, kun i folkeskolen, i den obligatoriske undervisning af knallertkørere under 18 år og i køreskolerne. Denne undervisnings omfang og indhold er bundet til lovgivning, og generelle undervisningsmaterialer produceres centralt. Effektiviteten af denne undervisning er imidlertid meget afhængig af vilkår, der fastsættes lokalt, og af den indsats, der gøres for at tilpasse de generelle materialer til de lokale forhold.

Der er et udækket behov for at supplere denne lovbestemte indsats med en undervisning af unge, der er i gang med gymnasiale eller erhvervsfaglige uddannelser eller under uddannelse i forsvaret. Materialer og vejledninger til brug for en sådan undervisning er under udarbejdelse, og noget er allerede klar til brug, men iværksættelsen af undervisningsaktiviteter af den foreslåede karakter må ske på lokalt initiativ og skal støttes af lokalt engagement for at kunne blive effektive.

Der er tilsvarende behov for at udvikle kurser til aftenskoler og ungdomsskoler, hvori trafikssikkerhed kan indgå, f.eks. kurser i trafiksystemer eller sundhedslære.

I en del daginstitutioner gennemføres der på ledelsens initiativ en organiseret og struktureret trafikoplæring af børnene. Denne potentielt vigtige aktivitet kan styrkes og bør fremmes og støttes på lokalt initiativ.

Til de undervisningsaktiviteter, der kan iværksættes eller fremmes med et større lokalt engagement, hører også kurser i køreteknik for bilister og motorcyklister.

På fælleskommunalt eller amtskommunalt niveau kan der iværksættes kurser for medlemmer af kommunale og amtskommunale færdselssikkerhedsråd eller tilsvarende lokale rådgivningsorganer. Det er vigtigt med sådanne kurser at imødegå de udbredte misforståelser om færdselsuheldenes årsagsfaktorer. Ellers vil der ofte tages initiativer, som skuffer forventningerne og spilder ressourcerne og dermed er med til at mindske tilliden til det lokale færdselssikkerhedsarbejdes muligheder.

Det må også forudses, at der vil blive behov for kurser for de mange, som har eller får et ansvar for at formidle oplysning om trafiksikkerhed til andre.

Undervisningsmaterialer til aktiviteter som de netop nævnte vil med fordel og i vid udstrækning også i fremtiden kunne produceres centralt, sådan som det sker i dag med materialet til de lovbestemte undervisningsaktiviteter på området. For at materialerne kan blive anvendt og undervisningstilbuddene nå ud til de mange trafikanter, må der imidlertid være organisationer på amts- og kommuneniveau, der tager udfordringerne op og virkeliggør de muligheder, der foreligger. Foranstaltningerne er i øvrigt beskrevet i bilag 1, forslag L-16.

5.2.2. Lokale informationsinitiativer.

Vejtrafiksystemet er et dynamisk system: Love og bestemmelser ændres, og nye kommer til; de fysiske forhold ændres varigt af nyanlæg og ombygninger eller midlertidigt af vejrlig eller vedligeholdelsesarbejde; ændrede køretøjsegenskaber og nye trafikmønstre skaber i sig selv nye risici. Den enkelte trafikant ændrer også rolle med tiden, hvad enten dette nu skyldes alder, helbred, økonomi eller helt andre forhold.

Trafikanternes viden om systemet skal derfor til stadighed ajourføres, for at de kan færdes sikkert eller helst sikrere under de ændrede forhold. Dertil kommer, at vigtig viden om færdselssikkerhedsmæssige forhold kræver vedligeholdelse for at støtte eller udvikle hensigtsmæssige vaner og holdninger.

Dette er hovedmålene for det færdselssikkerhedsmæssige informationsarbejde. En del af informationen er af en sådan karakter, at den fortsat bør formidles af centrale instanser, men en væsentlig del knytter sig til lokale forhold og kan kun formidles af lokale instanser. Dertil kommer en del information, der har generel karakter, men som med fordel kan illustreres ved loka-

le forhold og derved blive modtaget, forstået og accepteret af en større del af trafikanterne. Endelig er der betydningsfuld information, som kun kan formidles effektivt gennem personlig kontakt til modtageren, og som alene af denne grund må have basis i lokale organisationer.

For det lokale færdselssikkerhedsarbejde bliver information om færdselssikkerhed derfor et vigtigt initiativområde, som med de mange tætte lokale formidlingsmuligheder skulle have gode forudsætninger for at kunne udvikles. Mange private organisationer og foreninger kan inddrages i dette arbejde. Kommunalt personale fra mange sektorer kan bruges som formidlere i deres møde med særlige grupper af kommunens borgere. Lokalblade, regionale dagblade, lokale radio- og tv-stationer må forventes at vise interesse for dette emne både som servicestof, nyhedsstof og debatstof.

Information om færdselssikkerhed må naturligvis også på det lokale plan konkurrere med anden information om befolkningens opmærksomhed. Den professionelle tilrettelæggelse af både form, indhold og formidlingsmåde er derfor særlig vigtig, og på dette område skal de lokalt ansvarlige kunne søge effektiv vejledning og assistance hos statslige/centrale instanser. Det må også forudses, at der vil udvikle sig et samarbejde, hvor informationsmateriale udvikles som "halvfabrikata" af centrale instanser for at blive færdiggjort og givet et lokalt indhold inden brugen i det lokale færdselssikkerhedsarbejde. Foranstaltningerne er beskrevet i bilag 1, forslag L-15.

5.3. Registrering af uheld.

Grundlaget for en samlet planlægning til nedbringelse af antallet af uheld er en korrekt vurdering af den lokale færdselssikkerhedsmæssige situation, dvs. uheldsantallet, uheldsstederne og uheldstyperne. Ligeledes forudsætter en rationel indsats til bekæmpelse af uheldene et grundigt kendskab til hvert enkelt uheld og uheldenes omstændigheder. Disse oplysninger foreligger for mange uhelds vedkommende i form af politiets indberetninger til Danmarks Statistik med kopi til den lokale, kommunale vejforvaltning. For alle overordnede veje og mange større kommuners veje sker der samtidig en edb-registrering af uheldsstedet, som er en hjælp ved analysen af uheldsmaterialet. Denne registrering forudsætter, at uheldene stedfæstes på vejnettet. Kommissionen anbefaler, at registreringen gennemføres på alle veje i alle kommuner.

En del personskadeuheld, især med lette trafikanter og ganske særligt eneuheld for disse, kommer imidlertid ikke til politiets kendskab og bliver der-

for ikke rapporteret af politiet. Derimod kendes de i princippet af de læger, som behandler personskaderne fra disse uheld. Det kan derfor mange steder være hensigtsmæssigt at supplere det politirapporterede uheldsmateriale med uheldsregistreringer fra skadestuer for at få et mere dækkende billede af uheldsmønsteret.

Fra 1. januar 1988 registreres for indlagte patienter, om der er tale om færdselsuheld.

Det praktiske grundlag for skadestuernes rapportering af uheld er allerede til stede, og en fællesnordisk standard for rapportering afprøves for øjeblikket på sygehuse i Danmark og de øvrige nordiske lande.

Initiativet til at iværksætte denne rapportering og gøre brug af dens muligheder ligger hos sygehusejerne, dvs. amtskommunerne og enkelte kommuner. Kommissionen anbefaler, at denne rapportering gennemføres som en del af det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

5.4. Kommuneplanen som ramme om det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Kommuneplaner og regionplaner lægger retningslinjer for kommunernes og amtskommunernes udbygning med funktioner, der har stor betydning for færdselssikkerheden. Dette gælder på den ene side arealanvendelsen og den indbyrdes placering af trafikmål som boliger, institutioner, skoler og arbejdspladser samt placeringen af trafikskabende funktioner. På den anden side angives retningslinjer for opbygningen af trafikvejnet og et hovedstinet for de lette trafikkanter samt planlægningen af den kollektive trafikbetjening.

Kommuneplanen vil dermed danne grundlaget for den fremtidige mulighed for at fremme færdselssikkerheden lokalt og for at undgå en trafikal udvikling, der øger uheldsrisikoen.

Kommuneplanen kan imidlertid også bruges som et aktivt værktøj til at fastlægge præcise retningslinjer for trafikregulering og for begrænsning af trafikens miljøgener, nedsættelse af antallet af uheld og en forøgelse af sikkerhed og tryghed.

I stadig flere kommuner benyttes kommuneplanen også som grundlag for prioritering af anlægsudgifter og for den indbyrdes prioritering af anlægs- og driftsudgifter (f.eks. af driftsbesparende anlægsudgifter) i forbindelse med kommunens økonomiske planlægning.

En detaljering og præcisering af færdselssikkerhedshensynene i kommuneplanen vil øge muligheden for at gennemføre sikkerhedsmæssige foranstaltninger i kommunen. Samtidig prioriteres disse, således at de uheldsforebyggende virkninger set i relation til omkostningerne bliver så store som muligt.

Det er umiddelbart muligt at påbegynde det færdselssikkerhedsmæssige arbejde uden en detaljeret plan for hele trafiksektoren i kommunen. Og mange foranstaltninger vil også på grund af stor rentabilitet umiddelbart kunne realiseres, f.eks. sort-plet arbejde på det vejnet og i de kryds, hvor der uden tvivl i al fremtid skal køre megen biltrafik. Men det kan være en fejlinvestering at påbegynde dyre ombygninger af gadeprofiler og kryds, hvis det ved en senere planlægning f.eks. viser sig at være en bedre og effektmæssigt billigere løsning at dæmpe trafikken i den pågældende gade eller lukke tilkørslen i krydsets ene ben i forbindelse med en samlet trafiksanering.

Ved kommuneplanlægningen må der ske en afvejning af de forskellige mere eller mindre modstridende hensyn. Der må ske en reduktion af trafikken belastning af støjfølsomme funktioner, sikkerheden for forskellige trafikantgrupper må øges, fremkommeligheden må nødvendigvis reduceres, og økonomien i forbedring af forholdene skal sikres.

Hvis alle disse hensyn varetages uafhængigt af hinanden, kan det blive alt for dyrt og samtidig miljøødelæggende at gennemføre. Flere hensyn kan imidlertid udmærket og væsentligt billigere varetages samtidig, hvis der gennemføres den nødvendige planlægning. Også af denne grund må det anbefales, at rammen for det lokale færdselssikkerhedsarbejde lægges i kommuneplanlægningen.

Det forekommer ikke sjældent, at en foranstaltning gennemføres af hensyn til sikkerheden, uden at der dog er sket uheld på det pågældende sted. Nogen har ment, at det aktuelle sted var meget farligt. Sådanne tryghedsfremmende initiativer kan vel være berettigede, men om de bidrager til at begrænse uheldstallet er tvivlsomt.

5.4.1. Retningslinjer for kommuneplanlægningen.

I regeringens bypolitiske redegørelse afgivet i Folketinget i august 1987 tilkendegives det, at miljøministeren vil tage initiativ til at fastlægge nærmere retningslinjer i henhold til kommuneplanlovens § 51 for det fortsatte kommuneplanarbejde med henblik på at sikre en reduktion i trafikken miljøbelastning med støj, luftforurening og uheld.

Ifølge redegørelsen skal der stilles krav om, at kommunen i kommuneplanlægningen skal foretage en kortlægning af trafikens støjbelastning og af trafikuheldene. Desuden skal der ud fra en analyse af kortlægningen og kommunens trafikstruktur redegøres for, hvordan der gennem trafiksanering, vejtekniske foranstaltninger, informationsarbejde osv. kan ske en nedbringelse af trafikens støj- og uheldsbelastning i overensstemmelse med nogle overordnede mål.

På denne baggrund anbefaler kommissionen, at miljøministeren udarbejder retningslinjer, som stiller krav om, at kommuneplanerne skal redegøre for, hvordan der kan ske en reduktion af trafikuheldene i overensstemmelse med denne betæknings mål for det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

5.5. Tilrettelæggelse og organisering af arbejdet.

En meget betydelig del af den nødvendige indsats for at øge færdselssikkerheden skal ske i amtskommunerne og i kommunerne, især i de kommuner, hvor antallet af uheld på kommunens egne veje er stort.

5.5.1. Den tidsmæssige tilrettelæggelse.

Som allerede omtalt, er denne handlingsplan opdelt i tre planperioder, og forslagene vedrørende udviklingen af den lokale indsats for at øge færdselssikkerheden følger den samme periodeopdeling: år 1 til 3, år 4 til 6 og år 7 til 12.

Det anbefales, at den første periode betragtes som en motivations- og forbedelsesfase, hvor målet er på frivilligt grundlag at etablere den nødvendige organisation i samtlige amtskommuner og i udvalgte typiske kommuner både med og uden større bydannelser samt at få disse kommuner til at iværksætte eller udbygge det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

I den anden periode inddrages alle øvrige kommuner i planlægningen og gennemførelsen af arbejdet, blandt andet sådan at de færdselssikkerhedsmæssige forhold indgår i kommuneplanernes revision. Desuden gennemføres en betydelig sortpletbekæmpelse.

Den tredje planperiode er en konsolideringsfase, hvor alle kommuner forventes at bidrage afgørende til den ønskede reduktion af uheldstallene. I denne periode vil eventuelle mere omfattende ændringer af byernes trafikmiljø desuden skulle påbegyndes.

5.5.2. Organisering af færdselssikkerhedsarbejdet.

Den politiske forberedelse af planer og forslag vedrørende det lokale færdselssikkerhedsarbejde i amtskommuner og primærkommuner vil skulle foregå i et af de faste politiske udvalg. Den organisatoriske indplacering i øvrigt må imidlertid tilrettelægges af kommunerne selv. Det vil blandt andet være af betydning, hvorledes kommuneplanarbejdet er organiseret.

Når den lokale færdselssikkerhedsindsats organiseres, er det nødvendigt, at arbejdet anskues på tværs af vejbestyrelsesgrænserne. En prioritering af indsatsen skulle gerne ske efter en samlet vurdering, uanset om der er tale om statsveje, landeveje eller kommuneveje. Drøftelserne om dette spørgsmål bør ske i et fælles forum, selv om den videre planlægning og iværksættelse må gennemføres af den pågældende vejbestyrelse.

Mange steder har arbejdet med målrettet at forbedre færdselssikkerheden endnu lav prioritet, og forbedringer gennemføres derfor i et meget langsomt tempo, selv om der ville kunne opnås betydelige gevinster med en begrænset, men målrettet indsats.

En mobilisering af interessen og forståelsen for færdselssikkerheden i lokalbefolkningen vil kunne styrke den lokale uheldsforebyggende indsats.

Det anses også for nødvendigt at udvide kommunens ansvar for det samlede trafiksikkerhedsarbejde til også at omfatte information og undervisningsmæssige aktiviteter, som hidtil overvejende har været baseret på centrale initiativer. En sådan udbygning af informationsarbejdet i lokalsamfundet vil gøre det mere vedkommende for trafikanterne og bane vejen for en større interesse og forståelse for trafiksikkerheden.

5.5.2.1. Lokale færdselssikkerhedsråd eller lignende rådgivningsorganer.

For at fremme denne udvikling foreslås det, at der i alle amtskommuner og større kommuner oprettes lokale rådgivningsorganer. Der kan således tænkes nedsat egentlige færdselssikkerhedsråd, men i det omfang der findes organer med beslægtede opgaver, f.eks. amtslige forebyggelsesråd, kan det være naturligt at udnytte sådanne eksisterende rammer til at varetage de færdselssikkerhedsmæssige opgaver. Organerne skal rådgive de politiske beslutningstagere om, hvilke foranstaltninger og aktiviteter der kan iværksættes til fremme af færdselssikkerheden for borgerne i lokalområdet, og om hvorledes dette kan gøres.

I en del landkommuner er det gennemsnitlige årlige antal af færdselsuheld med personskade, som forekommer på vejene i kommunens område/kommunens egne veje, dog så lille, at det ikke umiddelbart forekommer rimeligt at oprette sådanne organer.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler,, at der oprettes rådgivningsorganer i de ca. 100 kommuner, hvor det gennemsnitlige årlige antal politiregistrerede færdselsuheld med personskade er større end 40 på hele vejnettet.

5.5.2.2. Rådgivningsorganernes opgaver.

De lokale rådgivningsorganer skal være idéskabende og forslagsstillende. De skal tillige tilvejebringe baggrunden og argumentationen for brugen af resourcer til fremme af færdselssikkerheden. Initiativerne kan omfatte såvel den offentlige sektor som private virksomheder og organisationer, hver for sig eller i samarbejde.

Arbejdsopgaverne og arbejdsformen fastsættes lokalt, men bør omfatte følgende faste opgaver:

- bidrag til en rammeplan for færdselssikkerheden i amtet/kommunen.
- årlige vurderinger af den færdselssikkerhedsmæssige situation i amtet/kommunen.
- bidrag til årsprogram for amtets/kommunens færdselssikkerhedsarbejde inden for den gældende rammeplan for færdselssikkerheden.
- bidrag til revision af rammeplan for færdselssikkerhedsarbejdet i amtet/kommunen.

Da opgaverne således er af fremadrettet og planlæggende karakter, bør rådgivningsorganet ikke ukritisk høres i alle dagsaktuelle sager med et større eller mindre indhold af trafikikkerhedsmæssig betydning. Ligeledes bør samarbejdet mellem politi og vejmyndigheder om løsningen af færdselssikkerhedsmæssige problemer af rutinemæssig karakter fortsætte som hidtil, dvs. uafhængigt af rådgivningsorganet, men med orientering af dette i ønsket eller nødvendigt omfang.

Gennemførelsen af organets forslag varetages af sektorforvaltningerne eller ad hoc projektgrupper, der sammensættes efter behov, og som også kan omfatte

private organisationer og interessegrupper. For at forslag kan bringes til udførelse, vil der i almindelighed skulle foreligge en politisk godkendelse, men det er vigtigt, at organet har en basisbevilling, som det selv kan disponere over til forundersøgelser og forprojekter uden for sektorforvaltningernes driftsbudgetter.

5.5.2.3. Rådgivningsorganernes sammensætning.

Rådgivningsorganerne sammensættes efter et lokalt skøn. Hvis opgaven skal kunne løses, vil det imidlertid være hensigtsmæssigt med en kerne af fagrepræsentanter for de implicerede sektorer m.v. Følgende sektorer og myndigheder kan være repræsenterede i organet:

- vejforvaltning
- byplan-/regionplanforvaltning
- politi og evt. bilinspektion
- skolevæsen
- socialforvaltning
- sundhedsvæsen (sygehusvæsen, Embedslægeinstitution)
- evt. kommunal informationstjeneste.

Flere interessegrupper og organisationer kan som nævnt tænkes inddraget i et samarbejde med organet, - i hvert fald i drøftelserne om nogle af organets forslag -, f.eks. forældreorganisationer, pensionistorganisationer, lokale medier, kørelærere, trafikantorganisationer og forsikringsbranchen.

Organet skal på den ene side ikke være så stort, at det bliver uarbejdsdygtigt, på den anden side være så åbent, at det kan trække på forslag og idéer hos folk, der har interesse og muligheder for at bidrage til arbejdet for større forståelse for færdselssikkerheden i lokalområdet.

Det må anbefales, at organet får medlemmer med professionel indsigt i færdselsulykkernes mangesidige årsagsforhold. Der bør centralt åbnes muligheder for, at rådgivningsorganets medlemmer gennem kurser kan udbygge deres viden om emnet.

Uanset hvorledes organet i øvrigt måtte blive sammensat, må det anbefales, at der som dets formand udpeges en person, der selv er medlem af amtsrådet/kommunalbestyrelsen. Der må sikres organet de fornødne ressourcer, herunder sekretariatsbistand fra kommunen eller amtskommunen.

Koordinationen mellem de amtskommunale og de kommunale rådgivningsorganer kan sikres ved, at en kommunal henholdsvis amtskommunal repræsentant efter behov deltager i organernes møder. Det vil endvidere være naturligt at inddrage Embedslægeinstitutionerne i dette arbejde.

Den nærmere organisering bestemmes naturligvis af det pågældende kommunale råd.

5.6. Fremme af det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Der gennemføres i dag i et vist omfang i amtskommunerne og primærkommunerne et lokalt færdselssikkerhedsarbejde, som blandt andet omfatter en række planlægningsopgaver og fysiske vejforanstaltninger, ligesom der i nogle amter og kommuner er taget initiativer til forskellige informations- og undervisningsaktiviteter.

Handlingsplanens virkeliggørelse stiller krav om en betydelig styrkelse af det lokale færdselssikkerhedsarbejde, som finder sted i dag samt krav om, at der gennemføres visse nye aktiviteter, jf. nærmere herom ovenfor afsnit 5.1. til 5.5. og bilag 1.

Som nævnt i kapitel 4, afsnit 4.1. indeholder den nugældende planlovgivning hjemmel for udstedelse af retningslinjer til de lokale myndigheder vedrørende den fysiske planlægning, herunder blandt andet vedrørende færdselssikkerhedsmæssige forhold.

Efter lands- og regionplanlovens § 4 kan miljøministeren således efter forhandling med berørte ministerier udstede bindende forskrifter til amtskommunerne om, hvilke forudsætninger der skal lægges til grund for regionplanlægningen.

Kommuneplanlovens § 51 giver miljøministeren bemyndigelse til at udstede egentlig bindende forskrifter til primærkommunerne for indholdet af kommune- og lokalplanerne. Da den største potentielle reduktion af færdselsulykker vil kunne opnås på primærkommunernes område, er det blandt andet denne bestemmelse, der kan blive aktuel i forbindelse med bestræbelserne på at fremme det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

En opprioritering af færdselssikkerhedsarbejdet i den sammenfattende fysiske planlægning vil ikke i sig selv være tilstrækkeligt, ligesom plandirektiver

næppe er velegnede til at styre de konkrete foranstaltninger, der indgår i den lokale del af handlingsplanen.

Den sammenfattende fysiske planlægning vil først og fremmest kunne regulere de fysiske foranstaltninger, men hverken de mere driftsmæssige eller de informations- og undervisningsmæssige foranstaltninger. Der vil være behov for, at de centrale myndigheder m.v., der besidder sagkundskab med hensyn til fysiske vejforanstaltninger og undervisning m.v., styrkes og gennem udsendelse af vejledende materiale, opfølgning med yderligere information m.v. formår at støtte de lokale beslutningstagere til gennem en lokal indsats at nedbringe ulykkestallene. De pågældende centrale instanser - Vejdirektoratet, Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger, og Rådet for Større Færdselssikkerhed - vil således dels skulle motivere det lokale færdselssikkerhedsarbejde dels give fornøden vejledning til brug for arbejdet. I den forbindelse vil det endvidere være påkrævet, at der sker en nøje koordinering af centrale og lokale initiativer.

Frem for alt finder Færdselssikkerhedskommissionen dog, at det er spørgsmålet om finansieringen af det lokale færdselssikkerhedsarbejde, der er afgørende for, at denne meget væsentlige del af handlingsplanen bliver en succes.

Repræsentanterne for Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen har fremhævet, at den økonomiske målsætning for amter og kommuner er uændret skat og uændret aktivitetsniveau, og at staten derfor yder kompensation over bloktilskuddene for de merudgifter, som følger af krav om et øget aktivitetsniveau.

Disse medlemmer har i overensstemmelse hermed givet udtryk for, at en opfyldelse af de opstillede mål for det lokale færdselssikkerhedsarbejdes reduktion af dræbte og tilskadekomne i trafikken forudsætter, at staten over bloktilskuddene kompenserer amtskommuner og kommuner for de merudgifter, som måtte følge af handlingsplanens realisering.

Færdselssikkerhedskommissionen har drøftet forskellige andre mulige modeller for finansiering af den lokale færdselssikkerhedsindsats. herunder præmieringsordninger, støtteordninger m.v.

En præmieringsordning kan tænkes udformet på den måde, at staten yder amter eller kommuner et beløb pr. indbygger til færdselssikkerhedsforbedringer. Hvis amtskommunen eller kommunen i løbet af 1 år efter trafiksikkerhedsfor-

bedringens gennemførelse opnår et fald på mere end f.eks. 10% i antallet af personskadeulykker, gives der som præmiering et yderligere tilskud pr. forebygget ulykke. Sådanne modeller for finansiering findes i Frankrig og Østrig. Udgangspunktet for de enkelte amtskommuner og kommuner er imidlertid forskelligt, og den første reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne vil være klart billigere at opnå end de senere reduktioner. For at en præmieringsordning skal virke rimeligt, vil det derfor formentlig være nødvendigt med en progressiv præmiering, hvor præmieringen bliver større, jo færre dræbte og tilskadekomne, der er tilbage.

Den rene støttemodel kan etableres som en ordning, hvorefter staten efter ansøgning yder direkte tilskud til lokalt færdselssikkerhedsfremmende arbejde, f.eks. med en bestemt andel af de samlede udgifter.

Der er endelig mulighed for at udforme en model til fremme af lokalt færdselssikkerhedsarbejde, som indeholder elementer af både selvfinansiering, præmiering og støtte. Man kan eksempelvis oprette færdselssikkerhedsfonde, som vejbestyrelserne skal betale et beløb til hver gang, der indtræder en personskadeulykke på vejbestyrelsens område. Fondens midler vil så efter ansøgning kunne udbetales til færdselssikkerhedsfremmende arbejder i vejbestyrelserne efter retningslinjer om, at de projekter, der giver den største forbedring af færdselssikkerheden pr. investeret krone, skal prioriteres højest. På denne måde vil der ske en præmiering og støtte af aktive kommuner og amtskommuner, uden at der ydes egentlige tilskud med statslige midler.

Ordningerne må udformes, så de bidrager til en udvidet indsats på færdselssikkerhedsområdet og ikke blot præmierer en indsats, der ligger inden for rammerne af vejbestyrelsernes nuværende forpligtelser efter lov om offentlige veje § 10. Efter denne bestemmelse påhviler det vejbestyrelserne at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Repræsentanterne for Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen kan ikke tilslutte sig finansieringsmodeller, der bygger på statslige særtilskudsordninger med unødvendig detaljstyring til følge. Sådanne ordninger fører til, at kommuner og amter som ansvarlige myndigheder for opgavernes udførelse fratages mulighederne for en helhedsprioritering af de ønskede foranstaltninger, jf. i øvrigt synspunkterne i betænkning nr. 1123 og nr. 1143 om amtskommunalt og kommunalt udgiftspres og styringsmuligheder samt intentionerne i de igangværende forenklings- og afbureaukratiseringsbestræbelser.

De besparelser, som vil følge af en nedgang i antallet af personskadeuheld i trafikken, giver sig først og fremmest udslag i reducerede materielskadeomkostninger, jf. nærmere herom kapitel 2. afsnit 2.2.2. Materiel skadeomkostninger er private udgifter, og det kunne overvejes at foretage en hel eller delvis inddragelse af fordelen ved de reducerede materielskadeomkostninger med henblik på finansiering af det lokale færdselssikkerhedsarbejde. En sådan inddragelse kunne ske ved at indføre en afgift på motorkøretøjsforsikringer.

De nævnte finansieringsmodeller er kun eksempler. Andre modeller kan tænkes at blive resultatet af drøftelser mellem de berørte centraladministrative myndigheder og de amts- og primærkommunale organisationer.

Kapitel 6.

Opfølgning af handlingsplanen.

6.1. Behovet for en opfølgning.

I betænkningens bilag 1 beskrives en lang række foranstaltninger, hvis gennemførelse efter kommissionens opfattelse vil kunne realisere den målsætning for handlingsplanen, der er beskrevet ovenfor i kapitel 2.1. Som det fremgår af de enkelte foranstaltninger, påhviler det umiddelbare ansvar for foranstaltningernes iværksættelse en række myndigheder og instanser på såvel centralt (statsligt) som lokalt (kommunalt/amtskommunalt) plan. En sådan spredning af det umiddelbare ansvar kan efter Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse indebære en risiko for, at foranstaltningerne ikke iværksættes eller i hvert fald ikke iværksættes til tiden. Kommissionen finder derfor behov for, at der sikres en koordineret opfølgning af handlingsplanen.

Kommissionen må samtidig henlede opmærksomheden på, at resultaterne af de enkelte iværksatte foranstaltninger skal vise sig i form af en reduktion af antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken. Denne effekt af de enkelte foranstaltninger må måles løbende med henblik på at vurdere, om de delmål, der er opstillet for de enkelte planperioder, opfyldes.

Som nævnt i kapitel 2.1. er målsætningen i handlingsplanen absolut. Ændrede forhold kan begrunde et behov for at finde nye foranstaltninger, der kan imødegå en stigning i antallet af dræbte og tilskadedkomne set i forhold til situationen ved handlingsplanens start. Og selv om de skøn over effekten af de enkelte foranstaltninger, som er angivet i bilag 1, efter kommissionens opfattelse er realistiske, så kan man ikke på forhånd udelukke, at effekten af enkelte af foranstaltningerne bliver mindre end forudset med et deraf følgende behov for at fremkomme med nye foranstaltninger, som kan kompensere for den manglende effekt.

6.2. Nedsættelse af en opfølgningsgruppe og dennes sammensætning.

På denne baggrund finder kommissionen behov for, at der etableres et organ på embedsmandsniveau, som kan følge handlingsplanens iværksættelse og gennemførelse. Denne opfølgningsgruppe skal løbende foretage effektmåling og ajourføring af foreliggende foranstaltninger og - om nødvendigt - komme med forslag til nye foranstaltninger.

Kommissionen anser det imidlertid ikke for nødvendigt eller hensigtsmæssigt, at der oprettes et nyt statsligt organ til at varetage disse opgaver.

Som nævnt ovenfor er det umiddelbare ansvar i relation til de enkelte foranstaltninger fordelt mellem en række statslige og lokale myndigheder. Det vil derfor være naturligt og nødvendigt, at disse myndigheder varetager arbejdet med at styre handlingsplanens gennemførelse. Allerede i forbindelse med udarbejdelsen af denne betænkning har der været etableret en "handlingsplangruppe" med repræsentanter for kommissionens sekretariat (Justitsministeriet) og de øvrige berørte ministerier. Handlingsplangruppen har under drøftelserne af de foranstaltninger, der angår det lokale færdselssikkerhedsarbejde, tillige fået bistand fra Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler derfor, at der til opfølgning af handlingsplanen etableres en opfølgningsgruppe med deltagelse af repræsentanter for Justitsministeriet, Trafik- og Kommunikationsministeriet (herunder Vejdirektoratet), Miljøministeriet, Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen. Kommissionen forudsætter, at repræsentanterne for de nævnte ministerier har direkte reference til vedkommende ressortminister. Opfølgningsgruppen vil efter behov kunne tilkalde sagkyndig bistand fra Rådet for Større Færdselssikkerhed, Sundhedsstyrelsen og politiet. I sekretariatet bør indgå Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, der sammen med Vejdirektoratet vil skulle foretage de løbende effektmålinger af de iværksatte foranstaltninger. Kommissionen lægger vægt på, at antallet af de faste medlemmer i opfølgningsgruppen begrænses, således at den bliver operativ. Hvis der skulle opstå behov derfor, vil den i konkrete situationer eventuelt kunne suppleres med repræsentanter for andre myndigheder eller institutioner.

6.3. Opfølgningsgruppens opgaver.

Kommissionen forestiller sig, at opfølgningsgruppen kunne afholde kvartalsvise møder, hvor status i handlingsplanen vurderes på grundlag af oplysninger, der fremlægges af gruppens medlemmer. Konstateres det, at tidsplanen for iværksættelsen af en foranstaltning ikke overholdes, må opfølgningsgruppen give en orientering herom til den minister, under hvis forretningsområde den pågældende foranstaltning hører.

Det vil endvidere kunne være opfølgningsgruppens opgave på grundlag af de effektmålinger og uheldsanalyser, der løbende forudsættes gennemført af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og til dels af Vejdirektoratet, at vurdere, om

handlingsplanens målsætning opfyldes, og om der er behov for iværksættelse af nye foranstaltninger. Endelig vil opfølgningsgruppen kunne fremlægge forslag til nye foranstaltninger.

Hvad angår effektmålingerne og uheldsanalyser, vil kommissionen pege på muligheden for - som supplement til de målinger, der foretages af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Vejdirektoratet - på forsøgsbasis at anvende såkaldte havarikommissioner til undersøgelse af et begrænset antal udvalgte færdselsuheld. Kommissionen finder, at man herved vil kunne indhøste erfaringer med hensyn til sådanne undersøgelser med henblik på eventuelle senere mere dybtgående overvejelser om anvendelsen af havarikommissioner.

6.4. Opfølgning af handlingsplanen i forhold til Folketinget.

Selv om Færdselssikkerhedskommissionens medlemmer naturligvis også efter afgivelsen af handlingsplanen til justitsministeren vil være interesseret i at følge iværksættelsen og gennemførelsen af de beskrevne foranstaltninger - der vil eventuelt med mellemrum kunne orienteres herom i kommissionens møder -, så finder kommissionen, at hovedinteressen for udviklingen i den færdselssikkerhedsmæssige situation her i landet må antages at ligge i Folketinget. På denne baggrund foreslår kommissionen, at regeringen - blandt andet som led i opfølgningen af handlingsplanen - en gang om året over for Folketinget giver en færdselssikkerhedspolitisk redegørelse, hvori de ansvarlige ministre kan beskrive den færdselssikkerhedsmæssige situation og herunder status med hensyn til gennemførelsen af handlingsplanen inden for deres område. Folketinget vil herefter i den efterfølgende debat blandt andet få lejlighed til at kommentere resultaterne af handlingsplanen.

De enkelte foranstaltninger i de 3 handlingsprogrammer.

Dette bilag indeholder en detaljeret beskrivelse af samtlige de foranstaltninger, som Færdselssikkerhedskommissionen foreslår med henblik på opfyldelse af handlingsplanens mål om en reduktion i antallet af dræbte og tilskadede i trafikken.

Forslagene S-1 til og med S-16 er forslag til foranstaltninger, der skal iværksættes som led i det statslige færdselssikkerhedsarbejde.

Forslagene S-1 til og med S-6 vedrører skærpede krav til køretøjers indretning og udstyr.

Forslagene S-7 til og med S-16 er forslag, der tager sigte på gennem henholdsvis uddannelse, information, kontrol og ændring af færdselsregler at påvirke trafikanterne til mere trafiksikker adfærd.

Forslagene L-1 til og med L-16 er forslag til foranstaltninger, der skal iværksættes som led i det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Forslag L-1 til og med L-14 er forslag til foranstaltninger, der ved ændringer på vejene og vejenes umiddelbare omgivelser kan forbedre færdselssikkerheden.

Forslagene L-15 til L-16 vedrører lokale informations- og undervisningsaktiviteter.

I nedenstående oversigt er de enkelte forslag angivet i overskriftsform:

- Forslag S-1 : Supplerende sidespejle på lastbiler.
- Forslag S-2 : Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr.
- Forslag S-3 : **Kørelys** i dagtimerne på biler og motorcykler.
- Forslag S-4 : Højtsiddende ekstra stoplys.
- Forslag S-5 : Sikkerhedsseler i personbiler (monteringspligt på bagsædet. brugspligt for børn på forsædet, kampagnevirksomhed).
- Forslag S-6 : Brugspligt af sikkerhedsseler på bagsædet af personbiler.
- Forslag S-7 : Motorcykelpakke.

- Forslag S-8 : Videregående færdselsundervisning for 15-19 årige.
- Forslag S-9 : Kampagnemæssige foranstaltninger mod promille- og spirituskørsel.
- Forslag S-10: Behandlingstilbud til motorførere, som er dømt for spiritus- eller promillekørsel.
- Forslag S-11: Køreteknisk kursus i uddannelsen til lastbil- og buskørekort.
- Forslag S-12: Obligatorisk efteruddannelse for erhvervschauffører.
- Forslag S-13: Kampagnemæssige foranstaltninger over for unge bilister/motorcyklister.
- Forslag S-14: Intensiveret færdselskontrol.
- Forslag S-15: Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttelseshjelme til cyklister.
- Forslag S-16: Forbedret oversigt i kryds.
-
- Forslag L-1 : Differentierede hastighedsgrænser i byer.
- Forslag 1-2 : Områdevis trafiksanering og omdannelse af trafikveje til lokalveje.
- Forslag L-3 : Hastighedsdæmpende ombygninger af trafikveje i større byer.
- Forslag L-4 : Sanering af gennemfarter i småbyer.
- Forslag L-5 : Cykelbaner i byer.
- Forslag L-6 : Cykelstier i byer.
- Forslag L-7 : Kantbaner på landet.
- Forslag L-8 : Systematisk sort-plet arbejde på statens veje (hovedlande-veje).
- Forslag L-9 : Systematisk sort-plet arbejde på amtskommunernes veje (lande-veje).
- Forslag L-10: Systematisk sort-plet arbejde på kommunernes veje.
- Forslag L-11 : Forbedring af firebenede kryds på trafikveje.
- Forslag L-12: Forbedring af firebenede kryds på lokalveje.
- Forslag L-13: Forbedring af signalregulerede kryds.
- Forslag L-14: Faste genstande uden for kørebanen.
- Forslag L-15: Lokale informationsaktiviteter.
- Forslag L-16: Styrkelse af undervisningen i færdselssikkerhed.

Foranstaltning:Supplerende sidespejle på lastbiler.

Det foreslås, at der indføres krav i udstyrsbestemmelserne til synligheds-vinkler i spejle, specielt højre sidespejl, på alle nye og gamle lastbiler. Der tilsigtes herved en forbedring af to-hjulede trafikanters sikkerhed ved lastbilers højresving.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet.

Udgift.

Der vil ikke være direkte offentlige udgifter forbundet med forslagets gennemførelse, men derimod private udgifter for køretøjsejerne. Udgiften pr., køretøj vil beløbe sig til ca. 500 kr. inkl. montering.

Køretøjsparken består af ca. 43.000 lastbiler med en tilladt totalvægt over 6 t. Det må imidlertid antages, at en væsentlig del af de lastbiler, der er registreret 1. gang inden for de seneste år, allerede er forsynet med supplerende sidespejle, idet Justitsministeriet gennem særlige regler om godkendelse af lastbiler til synsfri sammenkobling har fastsat som en betingelse for godkendelsen, at lastbilen er forsynet med nærzone- og vidvinkelspejle. Denne mulighed for at få lastbiler godkendt til synsfri sammenkobling udnyttes i vidt omfang af køretøjsejerne. Det skønnes derfor, at forslaget alene får virkning for ca. 32.000 lastbiler i den eksisterende køretøjspark. Den samlede investering udgør herefter ca. 16 mio. kr.

Der nyindregistreres årligt ca. 4.300 lastbiler med en tilladt totalvægt over 6 t. Heraf skønnes 50% at ville have fået monteret spejle uafhængigt af foranstaltningen som vilkår for en godkendelse til synsfri sammenkobling eller af andre grunde. Foranstaltningen vil derfor få virkning for 2.150 lastbiler med en årlig driftsudgift på ca. 1,1 mio. kr. til følge.

Foranstaltningens årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 2.4 mio. kr.

Forslag S-1.

Effekt.

Der sker årligt ca. 50 personskader inkl. ca. 12 dræbte i uheld ved højresving med lastbiler foran 2-hjulede trafikanter. Heraf skønnes halvdelen at kunne forebygges, når foranstaltningen er gennemført for hele lastbilparken, svarende til ca. 25 personskader inkl. ca. 6 dræbte. Det skønnes, som netop nævnt, at halvdelen af alle nye lastbiler uafhængigt af denne foranstaltning alligevel vil blive udstyret med nærzone- og vidvinkelspejle. Af den forventede effekt vil derfor kun ca. 50%, svarende til ca. 13 personskader inkl. ca. 3 dræbte, direkte skyldes denne foranstaltning.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 3-årsprogram.

Bemærkninger.

Justitsministeriet har ved bekendtgørelse nr. 727 af 19. november 1987 påbudt montering af højre vidvinkel- og nærzonespejle på lastbiler med godkendt totalvægt over 6.000 kg, for så vidt angår lastbiler, som registreres, godkendes eller tages i brug efter 1. januar 1988, medens de nævnte spejle fra 1. marts 1988 skal være monteret på alle sådanne køretøjer, uanset tidspunkt for registrering, godkendelse eller ibrugtagning. For lastbiler indtil 6.000 kg har Justitsministeriet påbudt montering af et højre vidvinkelspejl, medmindre det påbudte sidespejl er konvekst.

Ved bekendtgørelsen er kommissionens forslag om montering af supplerende spejle gennemført. Foranstaltningen medtages alligevel i handlingsplanen, idet effekten som nævnt først vil kunne måles i handlingsplanens første 3-årsperiode.

Danmark har i EF arbejdet for, at der vedtages et direktiv om supplerende sidespejle til lastbiler. Der har i denne anledning været afholdt en række møder med blandt andre EF-Kommissionen, og man har i en særlig revisionskomité vedtaget et direktiv, hvorefter medlemsstaterne fra den 1. oktober 1990 kan forbyde første ibrugtagning af lastbiler med en totalvægt over 7,5 t, som ikke er forsynet med nærzone- og vidvinkelspejle.

Note.

Færdselssikkerhedspolitisk Redegørelse, 2. del (p. 105).

Mindretalsudtalelse.

Et mindretal (Lizzi Haaning) finder, at der udover de nævnte supplerende sidespejle bør fastsættes yderligere krav til spejle m.v. i lastbiler, og har ønsket at fremsætte følgende mindretalsudtalelse:

"Forslag om fjernbetjente spejle i lastbiler.

Krav i udstyrsbestemmelserne til fjernbetjening af højreside spejle på alle nye og gamle lastbiler. Evt. kan der benyttes videoovervågning af højre side i stedet for fjernbetjeningsudstyret.

Begrundelse.

Ifølge bilinspektionen i Rødovre er erfaringerne med de 3 spejle nu, oktober 1988, at spejlene meget ofte er forkert indstillet, så lastbilchaufførerne slet ikke kan se cyklisterne. På et møde i Rådet for Større Færdselssikkerhed i september i år fik Cyklistforbundet at vide, at det let kan tage den enkelte chauffør 10 minutter at indstille spejlene korrekt. Ligeledes blev det sagt, at det er umuligt at få chaufførerne til at kontrollere og indstille spejlene hver morgen.

Effekt.

Færre døde cyklister.

Pris.

Pr. lastbil: et par tusinde kroner.

Forslag om bakspejls-video i lastbiler.

Krav i udstyrsbestemmelserne om bakspejlsvideoudstyr på alle nye og gamle

Forslag S-1.

lastbiler. Ved hjælp af udstyret skal chaufføren være i stand til at se, hvad der foregår bag lastbilen.

Begrundelse.

I mange lastbiler kan chaufføren ikke se, hvad der foregår bag lastbilen. Det er ganske uansvarligt at bakke i disse situationer, hvis der ikke er en medhjælper udenfor bilen, der kan overvåge hakningen. Med et videokamera kan man undgå disse meningsløse ulykker, der dræber cyklister og ødelægger chaufførerne psykisk.

Effekt.

Færre døde fodgængere og cyklister.

Pris.

Pr. lastbil: et par tusinde kroner. Til gengæld sparer lastbilen en medhjælper, der ellers er nødvendig under bakning."

Foranstaltning:Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr.

Det foreslås, at der indføres en række skærpede krav til lastbilers og vogn-togs indretning og udstyr.

Lastbiler og vogntog er i en **uheldssituation** de farligste modparter for de øvrige trafikanter som følge af deres større dimensioner og vægt. Endvidere udgør nogle manøvrer med lastbiler i visse situationer en særlig risiko.

Formålet med de skærpede krav er dels at øge lastbilchaufførens muligheder for at afværge uheld i kritiske situationer, dels at synliggøre lastbilerne over for de øvrige trafikanter, hvorved disses mulighed for at afværge uheld øges, og endelig at begrænse følgerne af ulykker.

a. Det foreslås, at kravene til lastbilers bremseegenskaber skærpes, således at der stilles krav om blokeringsfri bremses på lastbiler med tilladt totalvægt over 16 t og påhængs-/sættevogne med tilladt totalvægt over 10 t. Denne type bremses vil give en øget manøvreedygtighed under opbremsning. Dette får særlig betydning i forbindelse med undvigemanøvrer ved kraftig opbremsning.

b. Selv om lastbiler typisk er de sikreste køretøjer at opholde sig i ved uheld, finder Færdselssikkerhedskommissionen det væsentligt, at der indføres udstyrskrav med henblik på at forebygge skader på lastvognschaufføren (eller passager), som forholdsvis nemt kan undgås.

Det foreslås derfor, at der indføres krav om montering af sikkerhedsseler i lastbiler.

Ad a. og b. Pligten til montering af henholdsvis blokeringsfri bremses og sikkerhedsseler foreslås alene at skulle gælde for nyindregistrerede køretøjer.

c. Med henblik på at formindske eventuelle skaders omfang i tilfælde af flerpartsuheld mellem en lastbil og andre - navnlig svage - trafikanter foreslås det, at der indføres krav om sideafskærmning i højre side på lastbiler og på-

Forslag S-2.

hængs-/sættevogne. Herved forhindres det i tilfælde af uheld i et vist omfang, at andre trafikanter bliver overkørt af lastbilens baghjul, hvorved en betydelig andel af de dræbte ved lastbiluheld kan forebygges, ligesom en del alvorligere kvæstelser kan undgås.

d. Visse lastbilers udsyn direkte bagud er efter sagens natur meget begrænset. Lastbiler udgør derfor en særlig risiko i forbindelse med bakning. Denne uheldige situation kan ikke afhjælpes ved montering af de spejle, der nævnes i forslag S-1.

Det foreslås derfor, at der stilles krav om montering af et auditivt bakkingsvarsel (lydsignal), som skal starte automatisk, når lastbilen sættes i bakgear. Herved henledes opmærksomheden på, at lastbilen foretager en manøvre, der indeholder et faremoment, og trafikanter, som befinder sig i lastbilens "blinde" område, advares herom.

e. Særligt med henblik på forebyggelse af uheld i forbindelse med lastbilers krydsning af vej foreslås indført udstyrskrav, som øger synligheden af lastbiler.

Det foreslås derfor, at der stilles krav om, at alle lastbiler, lastvognstog og sættevognstog forsynes med gule sidemarkeringslys, som skal virke i forbindelse med køretøjets almindelige lysanlæg.

Ad c.-e. Pligten til montering af sideafskærmning, auditivt bakkingsvarsel og sidemarkeringslys foreslås at skulle gælde for nyindregistrerede køretøjer. Endvidere foreslås det, at der tages skridt til at sikre, at alle omfattede køretøjer har monteret det nævnte udstyr ved udgangen af 6-årsperioden.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Udgift.

Foranstaltningen vil alene medføre direkte offentlige udgifter til information om gennemførelsen af kravet om sikkerhedsseler, men derimod private udgifter for køretøjsjerne.

a. blokeringsfri bremses.

Der nyindregistreres årligt ca. 3.000 lastbiler med tilladt totalvægt over 16 t og ca. 2.000 påhængs-/sættevogne med tilladt totalvægt over 10 t.

Det skønnes, at udgiften til blokeringsfri bremses vil andrage 25.000 kr. pr. køretøj, monteret fra fabrikken. Den årlige driftsudgift udgør således 125 mio. kr.

Der er 16.000 lastbiler og 21.000 påhængs-/sættevogne omfattet af foranstaltningen i den eksisterende køretøjspark. Når foranstaltningen er fuldt ud gennemført, vil forrentningen af investeringen på 925 mio. kr. udgøre 74 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 199 mio. kr.

b. sikkerhedsseler.

Der nyindregistreres årligt ca. 5.000 lastbiler. Det skønnes, at udgiften til sikkerhedsseler vil andrage ca. 900 kr. pr. sæt, monteret fra fabrikken. Den årlige driftsudgift udgør således 4,5 mio. kr.

Der er ca. 50.000 lastbiler i den eksisterende køretøjspark. Når foranstaltningen er fuldt ud gennemført, vil forrentningen af investeringen på 45 mio. kr. udgøre 3,6 mio. kr.

Det skønnes, at der på grund af den pligt til at anvende sikkerhedssele, der følger af monteringspligten, vil være behov for en vis informationsvirksomhed fra Rådet for Større Færdselsikkerhed. Udgiften hertil antages at ville andrage 1 mio. kr. som en investering ved foranstaltningens gennemførelse.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 8,2 mio. kr.

c. sideafskærmning.

Der er ca. 70.000 lastbiler (ekskl. bil til sættevogn) og påhængs-/sættevogne i den eksisterende køretøjspark, hvoraf ca. 60.000 skønnes at skulle have eftermonteret sideafskærmning i højre side. Udgiften til sideafskærmning skønnes at andrage 1.000 kr. pr. køretøj inkl. montering.

Forslag S-2.

Investeringen ved eftermontering på de ca. 60.000 lastbiler og påhængs-sættevogne bliver således 60 mio. kr.

Der nyindregistreres årligt ca. 6.000 lastbiler (ekskl. bil til sættevogn) og påhængs-/sættevogne. Den årlige driftsudgift udgør således 6 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 10,8 mio. kr.

d. auditivt bakkingsvarsel.

Der er ca. 50.000 lastbiler i den eksisterende køretøjspark. Det skønnes, at 20% af disse allerede har monteret bakkingsvarsel. Dvs. at 40.000 lastbiler skal have eftermonteret bakkingsvarsel. Prisen pr. bakkingsvarsel skønnes at udgøre 200 kr. inkl. montering.

Investeringen ved eftermontering på de 40.000 lastbiler bliver således 8 mio. kr.

Der nyindregistreres årligt 5.000 lastbiler. Heraf skønnes 20% at ville have fået monteret bakkingsvarsel frivilligt uanset foranstaltningen. Foranstaltningen medfører således, at der årligt skal monteres 4.000 bakkingsvarsler til en pris af 200 kr. pr. stk., svarende til en årlig driftsudgift på 0,8 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 1,4 mio. kr.

e. sidemarkeringslys.

Der er ca. 70.000 last-, påhængs- og sættevogne i den eksisterende køretøjspark. Det skønnes, at 10% af disse køretøjer allerede har monteret sidemarkeringslys.

Udgiften til sidemarkeringslys skønnes at andrage i gennemsnit 600 kr. pr. køretøj inkl. montering.

Investeringen ved eftermontering på de ca. 63.000 last-, påhængs- og sættevogne bliver således 37,8 mio. kr.

Der nyindregistreres årligt ca. 6.300 af de nævnte køretøjer. Heraf skønnes 10% at ville have fået monteret sidemarkeringslys frivilligt uanset foranstaltningen.

Den årlige driftsudgift ved montering af 5.670 sæt sidemarkeringslys udgør således 3,4 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 6,4 mio. kr.

Effekt.

Der forventes forebygget ca. 200 personskader inkl. ca. 28 dræbte.

Effekten er beregnet således:

- a. Blokeringsfri bremses: 10% af alle personskader ved uheld med kørende lastbil. Ved sådanne uheld registreres årligt ca. 1.100 tilskadekomne inkl. ca. 130 dræbte. Ca. 60% heraf skønnes at involvere lastbiler med to-talvægt over 16 tons. Fuldt gennemført vil foranstaltningen derfor forebygge 65 personskader pr. år inkl. 8 dræbte.
- b. Sikkerhedsseler i lastbiler: 30% af alle personskader og 35% af alle omkomne i lastbiler, det vil sige ca. 50 personskader inkl. 2 dræbte.
- c. Sideafskærmning: 25% af alle personskader og 50% af alle dræbte ved påkørsel under forbikørsel af og højresving foran cyklister og knallerter. Sådanne uheld medfører årligt ca. 65 personskader inkl. ca. 14 dræbte. Af disse forebygges derfor ca. 20 personskader inkl. 7 dræbte.
- d. Bakningsvarsel: alle personskader ved uheld mellem bakkende lastbiler og cyklister og fodgængere. Disse uheld medfører årligt 5-10 personskader, heraf 1-2 dødelige, som altså alle skønnes at kunne undgås.
- e. Sidemarkeringslys: 25% af alle personskader ved uheld med krydsende lastbiler i mørke. Mørkeuheld af denne type medfører årligt ca. 25 personskader inkl. ca. 2-3 dræbte. Heraf skønnes foranstaltningen at kunne forebygge 7 personskader inkl. 1 dræbt.

Forslag S-2.

Ved iværksættelse i begyndelsen af handlingsplanens periode 2, dvs. i planens 4. år, vil foranstaltning a og b nå 30% effekt ved udløbet af 6-årsplanen og næsten fuld effekt ved udløbet af 12-årsplanen. Foranstaltningerne c-e vil med iværksættelse på samme tidspunkt kunne gennemføres fuldt ud og opnå fuld effekt inden 6-årsplanens udløb.

Bemærkninger.

Forslagene om blokeringsfri bremses og sidemarkeringslys kan gennemføres administrativt dvs. uden lovændringer, men forslaget om sidemarkeringslys forudsætter ændring af et EF-direktiv. Der er i EF vedtaget et direktiv, hvorefter medlemsstaterne fra den 1. oktober 1991 kan påbyde blokeringsfri bremses på bl.a. visse tunge lastbiler over 16 t samt visse påhængskøretøjer.

Forslagene om sideafskærmning og bakkingsvarsel kræver heller ikke lovændringer, men forudsætter notifikation af EF. Et forslag fra EF-Kommissionen til rådsdirektiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sideafskærmning (sideskærme) af visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil er for tiden under behandling.

Det er gjort gældende, at det ikke vil være muligt at gennemføre en generel ordning med montering af sideafskærmning på køretøjer, idet navnlig køretøjer, der foretager terrængående kørsel, f.eks. i grusgrave, vil få dette udstyr ødelagt. Justitsministeriet har over for kommissionen oplyst, at der ikke foreligger undersøgelser, der belyser behovet for dispensationer fra et eventuelt generelt krav om monteringspligt. Efter Justitsministeriets opfattelse vil monteringen imidlertid kunne ske på en sådan måde, at der ikke vil blive behov for en dispensationsordning.

Gennemførelse af forslaget om montering af sikkerhedsseler kræver ændring af et EF-direktiv. Når sikkerhedsseler er monteret, følger det direkte af færdselslovens § 80, stk. 1, i bestemmelsens nuværende udformning, at der er en brugspligt.

Et flertal i Færdselssikkerhedskommissionen er af den opfattelse, at det af hensyn til danske vognmænds konkurrenceevne må tilstræbes, at udstyrskrav til lastbiler, som ved en ensidig dansk gennemførelse vil virke konkurrence-

forvridende, så vidt muligt afventer en fælles gennemførelse inden for EF. Det forudsættes herved, at der fra dansk side arbejdes for, at sådanne udstyrskrav gennemføres i EF.

Det bemærkes i den forbindelse, at f.eks. sideafskærmningens vægt vil betyde en mindre lastekapacitet for køretøjet med en vis merudgift ved driften af køretøjet til følge.

Et mindretal (Jimmy Stahr, Margrete Auken, Kirsten Lee, Lizzi Haaning, Lise Thomsen og Kirsten Jensen) kan ikke tilslutte sig flertallets ovenfor gengivne opfattelse og fremsætter denne mindretalsudtalelse: "Da adskillige af udstyrskraverne til lastbiler kan virke konkurrenceforvridende ved en ensidig dansk gennemførelse, forudsættes det, at der fra dansk side arbejdes for, at sådanne udstyrskrav gennemføres i EF."

Færdselssikkerhedskommissionen anser det for afgørende, at der generelt stilles øgede krav til tunge køretøjers bremseegenskaber. Justitsministeriet har udnyttet de eksisterende muligheder inden for EF og med virkning fra den 1. april 1989 skærpet bremsekravet for tunge køretøjer (med undtagelse af sættevogne), således at kravet til decelerationsevnen skærpes fra 4,4 m/s til 5 m/s. Kommissionen finder på denne baggrund ikke anledning til at stille forslag om yderligere skærpelser af bremsekravet.

Kommissionen lægger imidlertid vægt på, at der fra dansk side i EF arbejdes for, at det skærpede bremsekrav også kommer til at gælde sættevogne og for, at der åbnes mulighed for at kræve selvjusterende bremses på tunge køretøjer.

Kommissionen skal endvidere pege på, at der på baggrund af en række dødsulykker kan være anledning til at overveje et forbud mod anvendelse af de såkaldte siingrebremser.

Kommissionen er bekendt med, at det er muligt at udstyre lastbiler med hastighedsbegrænsere, der fungerer på den måde, at indsprøjtning af brændstof til motoren begrænses, når en given hastighed er opnået. Da mange lastbiler har en meget høj tophastighed, der ikke står i rimeligt forhold til den køretøjsbestemte hastighedsgrænse på 70 km/t eller til lastbilernes bremseevne, kunne det overvejes at indføre krav om hastighedsbegrænsere. Af tidsmæssige

Forslag S-2.

grunde har det ikke været muligt at udarbejde og tage stilling til et nærmere forslag til en foranstaltning herom. Spørgsmålet om eventuelt at indføre krav om hastighedsbegrænsere på lastbiler vil imidlertid kunne tages op som led i det opfølgende arbejde med handlingsplanen, jf. herved kapitel 6.

Note.

Færdselssikkerhedspolitisk Redegørelse, 2. del (p. 100-104).

Mindretalsudtalelse.

Et mindretal (Margrete Auken og Lizzi Haaning) finder, at det bør sikres, at lastbiler ikke bremses ringere end personbiler, og har ønsket at fremsætte følgende mindretalsudtalelse:

"Forslag om hastighedsgrænser for lastbiler.

Den maksimalt tilladte hastighed for lastbiler fastsættes til 40 km/t i byområder, 60 km/t på lande- og motortrafikveje og 70 km/t på motorveje - uanset evt. lokalt fastsatte højere hastighedsgrænser.

Begrundelse.

Ulykkesstatistikken dokumenterer, at lastbiler i dag er involveret i uforholdsmæssigt mange ulykker af stærkt alvorlig karakter.

Der er ikke tvivl om, at lastbilernes - sammenlignet med personbiler - forholdsvis ringe bremseevne og tilsvarende store bremselængde har en betydelig del af skylden herfor.

Kravet til lastbilbremses er i dag en deceleration på $4,5 \text{ m/sek}^2$ og fra 1. april 1989 en deceleration på 5 m/sek^2 . For personbiler kræves $5,8 \text{ m/sek}^2$, men i praksis bremses personbilerne betydeligt bedre, helt op til over 9 m/sek^2 .

Der findes ingen kendt teknik, som kan bringe lastbilernes bremseevne op på siden af personbilerne. Selvom der gjorde, kunne den ikke nødvendigvis anvendes, idet den ville give problemer med fastholdelse af lasten.

Beregninger viser, at der for at tilfredsstille kravet om nogenlunde ens bremselængder for lastbilernes vedkommende må kræves en maksimal hastighed på 40 km/t for lastbilerne, hvor personbiler kører 50 km/t, 60 km/t hvor personbilerne kører 80 km/t og 70 km/t hvor personbilerne kører 100 km/t.

Effekt.

Færre dræbte og sårede fodgængere, cyklister og bilister.

Pris.

Ingen investeringsomkostninger, men en mindre forøgelse af prisen for lastbiltransporter i kraft af det let forøgede tidsforbrug ved transporterne."

Foranstaltning:Kørelys i dagtimerne på biler.

Det foreslås, at alle biler skal benytte kørelys (nærlys eller specielle kørelyslygter) i dagtimerne.

Anvendelse af kørelys (nærlys eller specielle kørelyslygter) uden for lygte-tændingstiden vil gøre bilerne mere synlige for medtrafikanterne og vil medføre, at mange flerpartsuheld kan undgås. I øjeblikket gælder et sådant krav kun for kørsel med motorcykel.

Foranstaltningerne foreslås gennemført med et rimeligt varsel inden for 3-årsprogrammet.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Udgift.

Foranstaltningen vil alene medføre direkte offentlige udgifter til information om foranstaltningens gennemførelse, men derimod private udgifter for køretøjsejerne.

Der vil ikke være tale om en særlig investering, såfremt der foreskrives brug af nærlys. Det skønnes imidlertid, at foranstaltningen vil medføre et øget energiforbrug på ca. 1%. Forudsættes det, at prisen for 1 liter benzin er 1,70 kr., ekskl. skatter og afgifter, og at ca. 80% af bilkørslen sker i dagslys, skønnes den årlige merudgift (driftsudgiften) at ville udgøre ca. 27 mio. kr. ekskl. skatter og afgifter.

Brug af specielle kørelyslygter giver mindre energiforbrug, men monteringsomkostninger og omkostninger til udskiftning af lamper antages at modsvare denne besparelse.

Udgiften til informationsvirksomhed antages at ville andrage ca. 2,5 mio. kr. i form af en investering ved foranstaltningens iværksættelse.

Forslag S-3.

Foranstaltningens årlige samfundsmæssige udgift er beregnet til ca. 27 mio. kr.

Effekt.

Der indtræffer årligt i dagslys ca. 5.000 flerpartsuheld med personskade, hvori mindst én bil er indblandet. Ved disse uheld kvæstes ca. 6.800 trafikanter, heraf 5 % dødeligt. Foranstaltningen skønnes at kunne reducere disse tal med ca. 5 % svarende til 340 personskader inkl. 17 dræbte.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 3-årsprogram.

Bemærkninger.

Forslaget kræver ændring af færdselsloven.

Forslaget om kørellys kan for så vidt angår påbud om brug af nærlys gennemføres ved en ændring af færdselsloven. Derimod må det anses for tvivlsomt, om der kan indføres krav om montering af særlige kørelyslygter uden en ændring af gældende EF-direktiver om montering af lygter og lyssignaler.

Gennemførelsen af denne foranstaltning, som betyder, at også bilernes baglygter lyser konstant under kørslen, bør næppe ske, medmindre der samtidig gennemføres et krav om supplerende stoplygter på biler. jf. nærmere forslag S-4.

Kommissionen har overvejet at foreslå, at motorcykler foran skal være forsynet med et såkaldt 3-lys, dvs. en anordning med 3 kørelyslygter, som danner en trekant. Et sådant lygtearrangement kunne give motorcykler en særlig synlighed, hvilket der kan opstå behov for, når alle biler benytter kørelys. Kommissionen finder dog ikke for tiden mulighed for at fremkomme med et nærmere forslag herom, bl.a. fordi der efter det oplyste vil være tekniske problemer med at skaffe den fornødne strøm til kørelyslygterne, ligesom montering af 3 ekstra lygter kan få væsentlig negativ indflydelse på motorcyklernes køreegenskaber.

Note.

Færdselssikkerhedspolitik Redegørelse. 2. del (p. 106).

Foranstaltning:Højtsiddende ekstra stoplys.

Det foreslås, at der indføres krav om, at alle nyindregistrerede biler under 3.500 kg skal være forsynet med én ekstra højtsiddende stoplygte, placeret i bagrudens lodrette midterakse.

Omkring 6% af alle forsikringsanmeldte uheld vedrører påkørsler bagfra. Denne type uheld kan i meget vidt omfang undgås, hvis bremsemanøvrer yderligere synliggøres over for de bagfra kommende trafikanter. Dette behov for tydeliggørelse forstærkes ved forslaget om kørellys på bilen, jf. forslag S-3. I denne situation, hvor køretøjernes baglygter lyser konstant under kørsel, vil almindelige stoplygter næppe være fuldt tilstrækkeligt synbare, og det er derfor af betydning yderligere at fremhæve køretøjernes bremsemanøvrer. Endvidere vil ekstra stoplys, som f.eks. placeres i køretøjernes bagrude, typisk kunne ses igennem indtil flere bagvedkørende biler, hvorved bremsemanøvrer i forbindelse med kø-kørsel registreres af de bagfrakommende på et tidligere tidspunkt, således at en række harmonikasammenstød må kunne forventes undgået.

Amerikanske undersøgelser har vist, at en enkelt stoplygte, som placeres i bagrudens lodrette midterakse, har en betydeligt gunstigere effekt end parvis monterede ekstra stoplygter.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet.

Udgift.

Der vil ikke være direkte offentlige udgifter forbundet med foranstaltningens gennemførelse, men derimod private udgifter for køretøjsejerne.

Der nyindregistreres årligt ca. 150.000 biler under 3.500 kg. Det skønnes, at udgiften til en ekstra højtsiddende stoplygte vil udgøre 200 kr. inkl. montering. Den årlige driftsudgift udgør således 30 mio. kr. Det forudsættes herved, at den højtsiddende stoplygte fritages for registreringsafgift.

Forslag S-4.

Der er ca. 1.8 mio biler under 3.500 kg i den eksisterende køretøjspark. Når foranstaltningen er fuldt ud gennemført, vil forrentningen af investeringen på 360 mio. kr. udgøre ca. 29 mio. kr.

Foranstaltningens årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 59 mio. kr.

Effekt.

Der forekommer årligt ca. 350 politiregistrerede personskader ved uheld, hvori en person- eller varebil påkøres bagfra. Ca. 10 trafikanter pr. år omkommer i sådanne uheld. Det nordiske projekt, som der er henvist til i noten nedenfor, konkluderer, at højtsiddende ekstra stoplys kan forventes at forebygge mindst 25% af disse uheld. Det vil sige, at foranstaltningen fuldt gennemført kan forebygge ca. 2-3 dødsfald og ca. 85 ikke-dødelige personskader pr. år. Det antages, at effekten vil være proportional med monteringsgraden af dette udstyr, således at 25% af den fulde effekt vil blive opnået i periode 1, andre 25% i periode 2 og de resterende 50% i periode 3.

Bemærkninger.

Foranstaltningen kan gennemføres uden ændring af færdselsloven ved en administrativ ændring af udstyrskravet til biler, men forudsætter en ændring af gældende EF-direktiver om lygter og lyssignaler.

Note.

Markku Salusjärvi og Taru Potinkara: Konstnadsnyttaanalys av tilläggsbromslyjus, Statens Tekniska Forskningscentral. Meddelanden 658.

Foranstaltning:

Sikkerhedsseler i personbiler (monteringspligt på bagsædet, brugspligt for børn på forsædet, kampagnevirksomhed).

Det foreslås, at der indføres pligt til montering af sikkerhedsseler på bagsædet af nyindregistrerede personbiler.

Det foreslås samtidig, at der tages skridt til at sikre, at alle personbiler, der er registreret 1. gang den 1. januar 1985 eller senere, og som således har været omfattet af ordningen med adgang til en betydelig registreringsafgiftslempelse ved frivillig montering af bagsædeseler, er forsynet med sådanne seler ved udgangen af den første 3-årsperiode.

Det foreslås desuden, at pligten til at anvende en monteret sikkerhedssæle på forsædet af en personbil kommer til at gælde enhver, der benytter den pågældende plads uanset alder. Børn under 7 år kan dog anvende andet sikkerhedsudstyr.

Det foreslås endvidere, at der indføres pligt til montering af sikkerhedsseler på førersædet af de såkaldte ellerter, der er kategoriseret som trehjulede motorcykler, samt pligt til at anvende sikkerhedsselen.

Hyrevognschaufførers fritagelse for brugspligten og justitsministerens adgang til at fastsætte bestemmelser, hvorefter visse personer kan fritages for pligten til at anvende sikkerhedsseler, foreslås opretholdt. Kommissionen skal dog pege på, at der kan være behov for, at Justitsministeriet i samarbejde med Sundhedsstyrelsen overvejer en stramning af den nuværende praksis med dispensationer begrundet i lægelige forhold.

Ved de beskrevne forslag er der skabt mulighed for en bedre sikring af passagerer i personbiler. Først og fremmest for børnenes vedkommende vil forslagene kunne betyde en væsentlig forbedring af sikkerheden, men forslagene må følges op af en indgående information, således at navnlig forældre med mindre børn gøres opmærksom på de forbedrede sikringsmuligheder.

Det foreslås derfor tillige, at der iværksættes en intensiveret kampagne dels med henblik på at fremme brugen af bagsædeseler, dels for at forbedre

Forslag S-5.

sikringen af børn i biler såvel på forsædet som på bagsædet, herunder ved en øget brug af barnestole til børn i 0-4 års alderen og af selepuder til børn i 4-12 års alderen.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Udgift.

Der vil ikke være forbundet direkte offentlige udgifter med gennemførelsen af forslaget om montering af sikkerhedsseler på bagsædet af nyregistrerede personbiler, men derimod private udgifter for køretøjsejerne.

Et par 3-punkts rulleseler skønnes at koste ca. 800 kr. inkl. montering.

Da alle nyindregistrerede personbiler, ca. 120.000 årligt, skønnes at ville være monteret med bagsædeseler på grund af den særlige ordning med registreringsafgiftslempelse, er der ikke driftsudgifter forbundet med monteringspligten.

Af de personbiler, der er registreret 1. gang den 1. januar 1985 eller senere, indgår 432.000 fortsat i køretøjsparken. Heraf skønnes 115.000 at skulle have eftermonteret sikkerhedsseler på bagsædet.

Investeringen ved eftermontering af sikkerhedsseler i de personbiler, der er indregistreret 1. gang den 1. januar 1985 eller senere, bliver således ca. 92 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift ved monteringspligten kan herefter beregnes til 7,4 mio. kr.

Man må samtidig være opmærksom på, at der ved ordningen med registreringsafgiftsnedsættelse. jf. omtalen nedenfor 1 bemærkningerne, allerede er sket en samfundsmæssig investering i forbindelse med monteringen af bagsædeseler. Da denne investering imidlertid ikke er en følge af en foranstaltning 1 handlingsplanen, medtages den ikke som en udgift her.

Det antages, at en kampagne for anvendelse af supplerende sikkerhedsudstyr til børn vil medføre et årligt behov for ca. 30.000 barnestole og selepuder. Den årlige driftsudgift for denne del af foranstaltningen bliver herefter 15 mio. kr., idet gennemsnitsprisen for sikkerhedsudstyret antages at være 500 kr. Det bemærkes, at udgiften over tid ikke behøver at være konstant, men eventuelt kan være faldende, såfremt der i forbindelse med kampagnen gennemføres en udlånsordning, jf. nærmere nedenfor i bemærkningerne.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har skønnet, at der vil være behov for to omfattende annoncekampanjer, dels én først i 3-års perioden, dels én i slutningen, som skal gennemføres såvel i større dagblade som i andre medier. Udgiften hertil skønnes at andrage ca. 1,3 mio. kr. Hertil skal lægges øgede udgifter i indkøringsperioden til udvikling af annoncer, informationsmateriale m.v. Den samlede årlige driftsudgift skønnes på denne baggrund at kunne sættes til 2,5 mio. kr., som ved udløbet af 3-års perioden forventes at falde til 0,5 mio. kr.

Det har ikke været muligt i de skønnede udgifter vedrørende kampagnedelen at skelne mellem anlægsudgifter og driftsudgifter, men anlægsudgifterne vil over tid udgøre en forholdsmæssigt mindre del af udgiften ved foranstaltningen for på et tidspunkt helt at forsvinde, medens driftsudgifterne modsat over tid vil udgøre en stadigt stigende del for til sidst at udgøre hele udgiftsbeløbet.

Foranstaltningens samlede årlige samfundsmæssige udgift er beregnet til 23,2 mio. kr.

Effekt.

Der omkommer årligt ca. 11 børn under 15 år som passagerer i personbiler og yderligere ca. 310 kommer til skade. Foranstaltningen ventes at forhindre ca. 35% af de dødelige skader og ca. 31% af andre skader blandt børn. På personbilers bagsæde omkommer årligt desuden ca. 30 voksne (personer over 15 år) og ca. 600 voksne kommer til skade. Hvis alle brugte sele, ville ca. 40% af de dræbte blive reddet og ca. 35% af de tilskadekomne slippe uskadt. Med frivillig selebrug for voksne på bagsædet må det ventes, at kun 25% bruger selen.

Forslag S-5.

I alt vil foranstaltningen derfor forebygge ca. 155 personskader, inkl. 7 dræbte. Heraf 100 børn inkl. 4 dræbte.

Tidspunktet, hvor den fulde effekt kan ventes opnået, fremgår af nedenstående tabel. Af tabellen fremgår i øvrigt hvor mange af de pr. 1. januar 1988 indregistrerede personbiler, der vil blive omfattet af monteringspligten. I biler, der ikke omfattes af monteringspligten, men som er forsynet med seleforankringer, antages frivillig montering at blive foretaget i 25% af tilfældene. Tilgangen af nye biler antages at være 120.000 pr. år. og bilparkens størrelse antages at ligge fast på 1.600.000.

Monteringspligtige d. 1.1.88:	432.000
Mulighed for friv. mont.:	347.000
Frivillig montering i 25%:	87.000
Nyregistrerede biler pr. år:	120.000
Personbil park:	1.600.000

Biler m. bagsædesele

pr. 1.1.1993. ca.:	1.120.000
pr. 1.1.1996. ca.:	1.480.000
pr. 1.1.2002. ca.:	alle

Monteringsgrad

pr. 1.1.1993, ca.:	70%
pr. 1.1.1996. ca.:	93%
pr. 1.1.2002. ca.:	100%

Bemærkninger.

Efter bekendtgørelse af 24. januar 1980 om detailforskrifter for køretøjer pkt. 10.02.021(2) skal alle personbiler, der er indregistreret 1. gang den 1. april 1980 eller senere, ved alle siddepladser på fremadvendende sæder med undtagelse af klapsæder være forsynet med seleforankringer.

Igennem en årrække har der eksisteret en ordning med registreringsafgiftsnedsættelse ved frivillig montering af rullesele på bagsæderne af personbiler. Ved Skatteministeriets bekendtgørelse nr. 538 af 11. oktober 1984 blev denne

afgiftsnedsættelse pr. 1. januar 1985 forhøjet fra 185 kr. til 600 kr., og ved bekendtgørelse nr. 235 af 14. maj 1986 blev afgiftsnedsættelsen for rulleseler fra den 15. maj 1986 yderligere forhøjet til 1.600 kr., ligesom der blev indført en afgiftsnedsættelse på 400 kr. ved montering af hoftese på bagsædets midterste plads.

Kommissionen har overvejet, om pligten til montering af sikkerhedsseler på bagsædet af personbiler bør gælde alle personbiler, der er forsynet med seleforankringer ved siddepladser på bagsædet, og som derfor kan monteres med bagsædeseler. En sådan løsning ville betyde, at et meget stort antal - skønsmæssigt 462.000 - af de biler, der er registreret første gang den 1. april 1980 eller senere, skulle eftermonteres med sikkerhedsseler. For mange af disse biler ville kravet indebære en uforholdsmæssig udgift i forhold til bilens værdi. Kommissionen har bl.a. af denne grund ikke ment at burde foreslå en sådan løsning. Kommissionen har i stedet fundet, at kravet bør gælde alle personbiler, der er registreret 1. gang den 1. januar 1985 eller senere bl.a. under hensyn til, at disse biler har været omfattet af ordningen med adgang til en betydelig registreringsafgiftslempelse med frivillig montering af bagsædeseler.

Der er ikke registreringsafgiftsmæssige konsekvenser ved eftermontering af sikkerhedsseler på bagsædet.

Færdselssikkerhedskommissionen forudsætter, at det ved ændring af Skatteministeriets bekendtgørelse nr. 235 af 14. maj 1986 om afgiftslempelse for biler med særligt trafiksikkerhedsfremmende udstyr sikres, at det ikke får negative registreringsafgiftsmæssige konsekvenser og dermed en fordyrende virkning for bilkøberne, at der indføres pligt til montering af bagsædeseler i nyregistrerede personbiler.

Efter § 1, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 608 af 12. december 1975 om fritagelse for pligten til at anvende sikkerhedssele fastsætter Sundhedsstyrelsen efter samråd med Justitsministeriet retningslinjer for, i hvilke tilfælde lægeattest om selefritagelse må udstedes. Retningslinjerne fremgår af Sundhedsstyrelsens instruks af 5. december 1975.

Forslaget betyder, at færdselslovens § 80, stk. 1 og 3. (udvidelse af selepligten på forsædet til at gælde alle uanset alder) og stk. 4 (udvidelse af

Forslag S-5.

selepligten til også at omfatte forsædepassageren i hyrevogn) skal ændres tillige med sanktionsregien i § 118, idet føreren af køretøjet bør gøres strafferetligt ansvarlig for, at forsædepassagerer under 15 år anvender den påbudte sikkerhedssele/sikkerhedsudstyr.

Forslaget om at udvide pligten til at anvende sikkerhedssele/andet sikkerhedsudstyr på forsædet til at gælde alle uanset alder bygger på anbefalingerne i en rapport afgivet af en arbejdsgruppe under Nordisk Trafiksikkerhedsråd. Det konkluderes her, at den almindelige voksensele kan anvendes af børn fra 7-års alderen, hvorimod børn under 7 år må anvende særligt børnesikkerhedsudstyr som f.eks. selepuder.

Ved forslaget om, at også forsædepassageren i en hyrevogn skal anvende monteret sikkerhedssele, ligestilles sådanne forsædepassagerer med forsædepassagerer i personbiler, idet der efter kommissionens opfattelse ikke er nogen begrundelse for at opretholde den eksisterende forskelsbehandling.

Som nævnt ovenfor behøver den samlede årlige udgift til barnestole og selepuder til børn ikke nødvendigvis at forblive 15 mio. kr. Det kunne overvejes i forbindelse med kampagnernes iværksættelse at indføre en udlåns- eller lejeordning, hvorefter bilister med børn i aldersgruppen 0-12 år kan låne eller leje det nødvendige sikkerhedsudstyr. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler derfor, at de berørte myndigheder og organisationer (Justitsministeriet og Rådet for Større Færdselssikkerhed) indleder forhandlinger med f.eks. forsikringsbranchen med henblik på, at forsikringsselskaberne foretager de fornødne investeringer i det nævnte sikkerhedsudstyr, som herefter skal kunne lånes eller lejes for et mindre beløb. Udgiften til denne investering skønnes at ville modsvares af besparelser ved udbetaling af færre eller lavere forsikringssummer på grund af færre eller mindre alvorlige skader.

Driftsudgiften ved denne del af foranstaltningen vil efter denne model blive samfundsrenten af investeringen på 15 mio. kr. Det bemærkes, at investeringen måske i denne situation skal ansættes en smule højere.

Kommissionens forslag for den første planperiode indeholder ikke en foranstaltning om pligtmæssig anvendelse af sikkerhedsseler på bagsædet. Baggrunden herfor er, at det efter kommissionens opfattelse vil være mest hensigts-

mæssigt i første omgang at lade befolkningens anvendelse af bagsædesikkerhedsseler bero på frivillighed, men således at der samtidig sker en påvirkning af vanerne via den foreslåede intensiverede kampagnevirksomhed. Først når anvendelsen af bagsædeseler har vundet en vis udbredelse ad frivillighe-
dens vej, og når der via pligten til at montere bagsædeseler på nyindregi-
strerede personbiler og ved den foreslåede pligt til, at alle personbiler
registreret 1. gang den 1. januar 1985 eller senere skal være monteret med
bagsædeseler ved udgangen af den første 3-årsperiode, er skabt en situation,
hvor langt den største del af personbilparken har bagsædeseler, finder kom-
missionen det hensigtsmæssigt at indføre en selepligt for bagsædepassagerer.
Der henvises herved til forslag S-6, der foreslås gennemført i anden plan-
periode.

Note.

Færdselssikkerhedspolitisk Redegørelse, 2. del (p. 108-109). "Børns sikker-
hed i biler". Rapport fra en arbejdsgruppe under Nordisk Trafiksikkerhedsråd.

Foranstaltning.Brugspligt af sikkerhedsseler på bagsædet af personbiler.

Med henblik på at forstærke den effekt, som forventes opnået ved forslag S-5 om montering af bagsædeseler, iværksættelse af kampagner for en øget brug af sikkerhedsseler på bagsædet af personbiler og brugspligt for børn på forsædet, foreslås det som en foranstaltning i den anden planperiode, at færdselsloven ændres således, at brugen af enhver monteret sikkerhedssæle - herunder altså også sikkerhedsseler på bagsædet - påbydes.

Det anbefales, at ikrafttrædelsestidspunktet fastsættes til ca. 2 år efter fremsættelsen af lovforslaget. Herved får Rådet for Større Færdselssikkerhed mulighed for en forstærket indsats med information om de nye regler.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Udgift.

Der vil alene være offentlige udgifter til information forbundet med foranstaltningen. Rådet for Større Færdselssikkerhed skønner, at driftsudgifterne til øget oplysningsvirksomhed vil beløbe sig til ca. 0,5 mio. kr. årligt.

Der er ikke forbundet direkte private udgifter med gennemførelsen af denne foranstaltning om brugspligt af sikkerhedsseler på bagsædet. Den udstyrsmæssige forudsætning for foranstaltningen er imidlertid monteringspligten i forslag S-5. Ved beregningen af den årlige samfundsmæssige udgift bør der derfor medregnes et beløb på 7,4 mio. kr., svarende til forrentningen af investeringen ved monteringen af bagsædeseler. Man må samtidig være opmærksom på, at der ved den ordning med registreringsafgiftsnedsættelse, der er beskrevet i bemærkningerne til S-5, er sket en samfundsmæssig investering i forbindelse med montering af bagsædeseler. Da denne investering imidlertid ikke er en følge af en foranstaltning i handlingsplanen, medtages den ikke som en udgift her.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 7,9 mio. kr.

Forslag S-6.Effekt.

Brugspligten forventes at bringe brugsgraden af sikkerhedsselen på bagsædet op på ca. 75% blandt voksne. Herved vil den samlede effekt af seleforanstaltningen øges med 115 forebyggede personskader inkl. 9 dræbte. Den samlede effekt er herefter ca. 270 personskader inkl. 16 dræbte.

Hvis det som forudsætning for lovgivning kræves, at monteringsgraden af bagsædeseler på ikrafttrædelsestidspunktet er mindst 90%, kan denne foranstaltning først sættes i kraft ved udløbet af 6-årsprogrammet og får derfor først effekt i 12-årsprogrammet.

Bemærkninger.

Forslaget vil kræve ændring af færdselslovens § 80, stk. 1. Efter Færdsels-sikkerhedskommissionens opfattelse må man fastholde det gældende princip, hvorefter pligten til at anvende sikkerhedssele er knyttet til, at en siddeplads i en bil er forsynet med sikkerhedssele. Det betyder, at kun passage-rer i køretøjer, som ved foranstaltningens iværksættelse er forsynet med sikkerhedssele på bagsædet, omfattes af brugspligten. Det må imidlertid antages, at den væsentligste del af personbilkøretøjerne på dette tidspunkt vil have monteret sikkerhedsseler på bagsædet som følge af foranstaltningerne om monteringspligt i forslag S-5.

Det overvejes for tiden i EF at indføre krav om brug af sikkerhedssele på bagsædet af personbiler. Noget endeligt forslag herom foreligger dog ikke.

Foranstaltning:Motorcykel pakke.

Statistikken viser, at uheldsfrekvensen for motorcykler er 15-30 gange højere end for andre køretøjsarter. Der foreslås derfor gennemført en motorcykel-pakke, som navnlig skal gennemføres ved en kampagnemæssig indsats på særlige områder.

Det foreslås for det første, at der iværksættes en kampagnemæssig indsats med henblik på at øge motorcyklisternes brug af særligt synlige sikkerhedsdragter, som tillige giver kroppen særlig beskyttelse i tilfælde af uheld. Det foreslås for det andet, at kampagnen argumenterer for øget brug af sikkerhedsfremmende motorcykeludstyr som f.eks. beskyttelseskåber. I tilknytning hertil foreslås det for det tredje, at anvendelsen af blokeringsfri bremses (ABS-bremses) fremmes, og at der på tilsvarende måde som ved person- og varebiler gives afgiftsnedsættelse for blokeringsfri bremses på motorcykler.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Udgift.

Foranstaltningen vil alene medføre direkte offentlige udgifter til information om foranstaltningens gennemførelse, men derimod private udgifter for motorcyklisterne.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan på grundlag af oplysningerne i det følgende beregnes til 21 mio. kr.

a. Sikkerhedsdragter.

Der er ca. 42.000 motorcykler i den eksisterende køretøjspark. Det skønnes, at ca. halvdelen af motorcyklisterne, dvs. 21.000, frivilligt har anskaffet sig sikkerhedsdragten. Den anden halvdel er derimod uden sikkerhedsdragt. Antages kampagnen at medføre, at ca. 50% af disse efterlever opfordringen og

Forslag S-7.

anskaffer sikkerhedsdragt, skal der købes 10.500 dragter. Prisen pr. dragt udgør i gennemsnit 5.000 kr. ekskl. moms. Investeringen ved denne del af foranstaltningen vil således blive 52,5 mio. kr.

Der nyindregistreres årligt i gennemsnit ca. 2.000 motorcykler, medens der i gennemsnit årligt udstedes 7.000-8.000 motorcykelkørekort. Det antages, at hovedparten af de, der erhverver kørekort til motorcykel, tillige køber en motorcykel, som kan være ny eller brugt. Da sikkerhedsdragter er personligt udstyr, der kun i meget begrænset omfang kan forventes at blive overdraget fra motorcyklejer til motorcyklejer, kan behovet for nye dragter skønsmæssigt sættes til 7.000-8.000 årligt. Heraf skønnes ca. 50% frivilligt - dvs. uafhængigt af en kampagne - at ville købe sikkerhedsdragter. Af de resterende 50% antages kampagnen at ville få ca. halvdelen, dvs. 2.000 til at købe sikkerhedsdragt.

Foranstaltningen medfører således, at der årligt skal erhverves 2.000 sikkerhedsdragter til en pris af 5.000 kr. pr. stk., svarende til en årlig driftsudgift på 10 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 14 mio. kr.

Der er ved udgiftsberegningen ikke taget hensyn til, at der også kan blive tale om, at kampagnen får passagerer på motorcykler til at købe sikkerhedsdragter, idet udgiften hertil skønnes at ville modsvare den "besparelse", som overdragelse af dragter mellem motorcyklejere vil indebære.

b. Beskyttelseskåber.

Der er ca. 42.000 motorcykler i den eksisterende køretøjspark, hvoraf ca. 20%, svarende til 8.400, skønnes at være forsynet med beskyttelseskåbe. 33.600 motorcykler mangler således beskyttelseskåbe. Antages kampagnen at medføre, at 50% af disse motorcyklejere erhverver beskyttelseskåbe, skal der således købes 16.800 kåber. En beskyttelseskåbe koster i gennemsnit 3.000 kr. ekskl. moms. Investeringen ved denne del af foranstaltningen vil således blive 50,4 mio. kr.

Der nyindregistreres årligt i gennemsnit ca. 2.000 motorcykler. Af disse skønnes 20%, svarende til 400, at ville blive forsynet med beskyttelseskåbe

uafhængigt af kampagnen. Antages kampagnen at medføre, at 50% af de resterende 1.600 motorcykler forsynes med beskyttelseskåbe, betyder det en årlig driftsudgift på ca. 2,4 mio. kr.

Det må endvidere antages, at en del af de motorcykler, der indgår i den eksisterende køretøjspark, ved ejerskifte vil blive forsynet med beskyttelseskåbe af den nye ejer. Udgiften herved er vanskelig at skønne over, men antages at kunne være omfattet af de skønsmæssige momenter i beregningerne ovenfor.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 6,4 mio. kr.

c. Blokeringsfri bremses, herunder afgiftsnedsættelse.

Blokeringsfri bremses leveres i dag kun til ganske få motorcykelmærker og indgår derfor ikke i udgifts- (og effekt)beregningerne, jf. nedenfor under bemærkningerne.

Denne del af foranstaltningen vil ikke medføre samfundsmæssige udgifter.

d. Kampagne.

Det skønnes, at foranstaltningen i øvrigt vil medføre årlige driftsudgifter for Rådet for Større Færdselssikkerhed på 0,5 mio. kr. til kampagnevirksomhed.

Effekt.

Det er målet med disse foranstaltninger at forebygge mindst 25% af alle dræbte og 15% af alle andre personskader hos førere og passagerer på motorcykler, svarende til 145 personskader, inkl. ca. 12 dræbte. De foreslåede foranstaltninger vides at være særdeles effektive, selv om der savnes præcise angivelser af deres effektivitet.

Det bemærkes, at skønnet over effekten er forbundet med stor usikkerhed.

Forslag S-7.Bemærkninger.

I Færdselssikkerhedspolitisk Redegørelse, 2. del (p. 83f), foreslås særligt kørekort til store motorcykler og maksimumsgrænse for motorcyklers effekt/volumen. Ved færdselslovsændringen i 1985 blev der indført en hjemmel til at kræve særligt kørekort til store motorcykler. Justitsministeriet tilkendegav i bemærkningerne til lovforslaget, at sådanne regler først vil blive udstedt, når der foreligger erfaringer om effekten af den nye køreuddannelse for kørekort til motorcykel. Denne nye uddannelse er iværksat pr. 1. oktober 1986. De seneste statistiske oplysninger kan imidlertid ikke begrunde særlige færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger med hensyn til store motorcykler, og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i et notat fra december 1987 konstateret, at store motorcykler set i forhold til kørselsmængderne ikke er indblandet i flere uheld end små motorcykler. I konsekvens heraf er de ovenfor nævnte forslag ikke medtaget i handlingsplanen. Der foreslås heller ikke ændringer i den almindelige motorcyklistuddannelse, idet det er fundet rigtigst at afvente erfaringerne med den pr. 1. oktober 1986 iværksatte køreuddannelsesreform vedrørende motorcyklister.

Undersøgelser viser, at motorcyklister uden kørekort i betydelig grad er overrepræsenteret i motorcykeluheld. Kommissionen anbefaler derfor, at kontrol med motorcyklisternes kørekortforhold bliver en del af den intensivere de færdselskontrol, som er beskrevet i forslag S-14.

Blokeringsfri bremses (ABS-bremser) vil skulle være monteret fra fabrikken. Prisforskellen mellem en motorcykel med og uden de nævnte bremses er ca. 20.000 kr. Fritages bremsesne for registreringsafgift, vil de formentlig kunne leveres for 4-5.000 kr.

Note.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, notat 1/1987. (Motorcykelstørrelse og uheldsrisiko).

Foranstaltning:Videregående færdselsundervisning for 15-19 årige.

Det foreslås, at der iværksættes undervisningsmæssige foranstaltninger for de 15-19 årige.

Foranstaltningerne består i, at Rådet for Større Færdselssikkerhed tilbyder særlige undervisningsmaterialer til brug i de gymnasiale uddannelser, i de erhvervsfaglige uddannelser, i ungdomsskoler og i forsvaret.

Den foreslåede undervisning skal bygge bro mellem skolernes færdselsundervisning, der stort set slutter på 6. klassetrin, og køreskolernes undervisning, som de fleste voksne gennemgår, inden de er fyldt 25 år. Materialerne og undervisningen tilrettelægges med henblik på så vidt muligt at kunne integreres i de fag, der i forvejen indgår i de omtalte uddannelser.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Rådet for Større Færdselssikkerhed (Justitsministeriet).

Udgift.

Udgiften til produktion og distribution af materialer til brug ved undervisning af 15-19 årige udgør årligt ca. 3 mio. kr. Dertil skal lægges omkostninger ved etablering og vedligeholdelse af kontaktlæreres kendskab til undervisningsmaterialer og principper svarende til 1,5 mio. kr. årligt. Den samlede årlige driftsudgift udgør således 4,5 mio. kr.

Foranstaltningens årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 4,5 mio. kr.

Effekt.

Fuldt udbygget skønnes foranstaltningen at kunne forebygge 5-10% af alle personskader ved uheld med trafikanter i aldersgruppen 15-19 år. Dertil kommer den effekt, som undervisningen må forventes at have, også når trafikanten "vokser ud" af aldersgruppen. Uden at der tages hensyn til sidstnævnte bidrag, anslås effekten til 12 dræbte og 225 tilskadekomne.

Forslag S-8.

Ved udgangen af første 3-årsperiode forventes foranstaltningen at have opnået 50% effekt. Fuld effekt vil først blive nået ved udløbet af 6-årsplanen.

Bemærkninger.

Forslaget medfører formodentlig mindre ændringer af læse- og undervisningsplaner og kræver derfor godkendelse af styrende myndigheder.

Det må formodes, at foranstaltningen kun vil kunne få fuld effekt, hvis den støttes af et lokalt engagement i trafiksikkerhedsarbejdet.

Note.

Færdselssikkerhedspolitisk Redegørelse, 2. del (p. 111).

Foranstaltning:Kampagnemæssige foranstaltninger mod promille- og spirituskørsel.

Det foreslås, at der gennemføres forstærkede kampagnemæssige foranstaltninger rettet mod promille- og spirituskørsel blandt bilister og motorcyklister i aldersgruppen 18-55 år. Foranstaltningerne målrettes mod tre grupper af motorkørende:

For det første helt unge 18-22 årige af begge køn. Gruppen er relativt lille, men væsentlig for færdselssikkerhedsarbejdet, idet holdninger dannet i disse år følger trafikanterne livet igennem. Det er væsentligt, at de kampagnemæssige foranstaltninger starter allerede før 18 års alderen. Hovedvægten skal ligge på oplysninger om risikoen og sanktionerne i forbindelse med spirituskørsel samt alternativer til selv at køre, når man har drukket.

For det andet gruppen af erfarne bilister - overvejende mænd - i alderen 23-55 år, hvis grundholdning til færdselssikkerhedsarbejdet er positiv. Hovedvægten i de kampagnemæssige foranstaltninger skal for denne gruppe ligge på at forstærke eksisterende holdninger og styrke beslutningsprocessen i situationer, hvor der drikkes og køres.

For det tredje en gruppe motorkørende - overvejende mænd - i alderen 18-45 år, hvis holdninger til alkohol og motorkørsel er uacceptable fra et færdselssikkerhedssynspunkt. Gruppen er præget af et generelt højt alkoholforbrug og er vanskelig at nå med kampagnemæssige foranstaltninger. Hovedvægten skal ligge på troværdig information om opdagelsesrisiko samt på påvirkning af gruppens nærmeste omgangskreds.

Rådet for Større Færdselssikkerhed skal fordoble eksisterende kampagneaktiviteter rettet mod promille- og spirituskørsel. De udvidede aktiviteter koncentrerer sig i medier, der så direkte som muligt henvender sig til de tre centrale målgrupper. Der lægges særlig vægt på kampagneformer, som henvender sig til de motorkørende i forbrugssituationen, dvs. i situationer hvor der både udskænkes eller sælges drikkevarer og er mulighed for at køre, f.eks. på værtshuse og tankstationer.

Forslag S-9.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Rådet for Større Færdselssikkerhed (Justitsministeriet) eventuelt i samarbejde med Alkohol- og Narkotikarådet.

Udgift.

De direkte årlige udgifter ved lignende kampagner i Rådet for Større Færdselssikkerheds regi udgør for tiden ca. 1 mio. kr. Under forudsætning af, at kampagneaktiviteterne fordobles, skønnes det, at de årlige merudgifter (driftsudgifter) vil udgøre 1 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 1 mio. kr.

Effekt.

Det lægges til grund, at kampagner fortrinsvis vil kunne forebygge spirituskørsel med promiller op til 1,6. Førere med promiller i dette område udgør ca. 60% af de spirituspåvirkede motorførere i personskadeuheld. I denne gruppe skønnes det muligt at forebygge hveranden ulykke med 18-21 årige førere, hver tredje ulykke med 22-24 årige førere, hver femte ulykke med 25-54 årige førere og hver tiende ulykke med bilister, der er fyldt 55 år. Herved forebygges i alt ca. 15% af alle ulykker med påvirkede motorførere, og dermed undgås ca. 365 personskader inkl. ca. 27 dræbte.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 3-årsprogram.

Bemærkninger.

Kampagnemæssige foranstaltninger mod spirituskørsel er i et vist omfang 1-værksat af Rådet for Større Færdselssikkerhed med udgangspunkt i "Vejkantundersøgelsen" fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning. Undersøgelsen giver belæg for, at en yderligere intensivering af foranstaltningerne er mulig og ønskelig.

I det omfang kampagner mod spirituskørsel skal indgå i det lokale færdselssikkerhedsarbejde, bør det ske med udgangspunkt i specielt lokale forhold og omstændigheder.

Motorkørende, som er egentlige alkoholikere, må anses for upåvirkelige af kampagnemæssige foranstaltninger og indgår derfor ikke som målgruppe i denne forbindelse. For disse motorkøreres vedkommende henvises til forslag S-10.

Mindretalsudtalelse.

Et mindretal (Inger Stilling Pedersen) finder, at der udover kampagnemæssige foranstaltninger mod promille- og spirituskørsel bør gennemføres en skærpeelse af færdselslovens regler om promille- og spirituskørsel, og har ønsket at fremsætte følgende mindretalsudtalelse:

"Det foreslås, som foranstaltning i den første periode, at færdselsloven ændres således, at grænsen for promillekørsel sættes ned til 0,5. På længere sigt foreslås grænsen sat ned til 0.

Foreløbige undersøgelser viser, at ca. 50% flere kører med en promille mellem 0,5-0,8 end over 0,8.

8,9% eller 335 af de 3.753 spirituspåvirkede førere af personbiler i personskadeuheld, som i årene 1985-87 blev registreret af politiet, havde en promille mellem 0,5 og 0,7.

Ved nedsættelse af promillegrænsen til 0,5 kunne nogle af ovenstående uheld måske have været undgået.

Herudover vil en nedsættelse af promillegrænsen have en præventiv virkning. Den omstændighed, at man straffes for en lavere koncentration af alkohol i blodet, vil formentlig medføre, at flere beslutter sig før det første glas og helt undlader at drikke spiritus inden de kører bil."

Foranstaltning:Behandlingstilbud til motorførere, som er dømt for spiritus- eller promillekørsel.

Tidligere undersøgelser har vist, at en meget stor del af de personer, der straffes for promille- eller spirituskørsel, har alkoholproblemer og andre sociale problemer, og at mange recidiverer, jf. foreløbig indstilling af 31. oktober 1986 fra en arbejdsgruppe under Direktoratet for Kriminalforsorgen vedrørende behandling af indsatte med alkoholproblemer. Direktoratet for Kriminalforsorgen har på baggrund af de af arbejdsgruppen stillede forslag iværksat en forsøgsordning på to fængsler og i de politikredse, som anmelder domfældte til de pågældende fængsler.

Alle personer i de omtalte politikredse, der siden den 1. april 1988 er blevet idømt en straf for spirituskørsel eller promillekørsel, har fra politiet modtaget en orienteringsskrivelse fra kriminalforsorgen. Skrivelsen indeholder oplysninger om, hvortil man kan rette henvendelse for at få oplysninger om de alkoholistbehandlingstilbud, der findes, samt om muligheden for at få udsat tidspunktet for afsoningen, hvis man følger en behandling rettet mod et alkoholmisbrug, samt muligheden for i særlige tilfælde at opnå benådning.

Når domfældte indkaldes til afsoning, får vedkommende en ny orienteringsskrivelse, der giver oplysning om, at der under afsoningen vil finde en samtale sted, hvor man drøfter eventuelle alkoholproblemer. Såfremt den indsatte ønsker nærmere oplysninger om behandlingsmuligheder eller at påbegynde en behandling under afsoningen, kan vedkommende få udgang til et behandlingssted, typisk i nærheden af vedkommendes bopæl. Forsøget er planlagt til at vare ét år og bliver nøje fulgt af en statistisk undersøgelse med henblik på at kunne evaluere forsøget i foråret/sommeren 1989.

Færdselssikkerhedskommissionen kan tilslutte sig, at der indføres en ordning, hvorefter personer, som straffes for overtrædelse af reglerne om spiritus- og promillekørsel, skal tilbydes en frivillig behandling mod alkoholmisbrug i det eksisterende behandlingssystem.

Kommissionen deler arbejdsgruppens opfattelse, hvorefter det er væsentligt, at ordningen etableres som et tilbud i form af en formidlende kontakt til be-

Forslag S-10.

handlende organisationer, hvortil den dømte frivilligt kan rette henvendelse. En ordning, hvori indgår et kraftigt element af tvang, vil næppe kunne forventes at få nogen effekt af betydning.

Kommissionen kan endvidere støtte, at formidlingen sker via Direktoratet for Kriminalforsorgens institutioner og afdelinger, som altså ikke selv skal oprette behandlende institutioner, men alene have en formidlende og stimulerende rolle. Det bemærkes i denne forbindelse, at den omhandlede persongruppe idømmes korte frihedsstraffe, og at der allerede af denne grund ikke kan gennemføres en alkoholistbehandling under afsoningen.

Selv om en alkoholistbehandling, der gennemføres tvangsmæssigt, næppe kan antages at have nogen større effekt, kan der som nævnt i indstillingen ved sanktionsfastsættelsen indgå en vurdering af muligheden for behandling, således at der eventuelt idømmes en betinget dom med vilkår om tilsyn og alkoholistbehandling.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet, Direktoratet for Kriminalforsorgen.

Udgift.

Foranstaltningen skønnes ikke at ville medføre behov for kapacitetsudvidelser i Direktoratet for Kriminalforsorgen. Endvidere forudsættes det, at foranstaltningen kan gennemføres inden for rammerne af det eksisterende behandlingsapparat.

Der er således kun forbundet meget begrænsede direkte samfundsmæssige udgifter til administration med gennemførelsen af foranstaltningen. Den årlige driftsudgift kan skønsmæssigt ansættes til 0,2 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 0,2 mio. kr.

Effekt.

Blandt de motorførere, der i 1985 blev dømt for spiritus- eller promillekørsel i forbindelse med færdselsuheld med personskaade, var der henholdsvis 228

og 33, i alt 261, der tidligere havde været dømt for spiritus- eller promillekørsel. Der foreligger ikke oplysninger fra andre år, men antallet antages at være repræsentativt og ret stabilt, sådan som tallet for alkoholpåvirkede motorførere i personskadeuheld har været det i de seneste år.

Det tilsigtes ved foranstaltningen, at så mange som muligt af dem, der dømmes for spiritus- eller promillekørsel, uanset omstændighederne, modtager tilbud om behandling. Hvis dette medfører, at ca. en tredjedel af de dømte påbegynder en behandling, og hvis denne behandling er virkningsfuld i ca. en tredjedel af tilfældene, må det ventes, at recidivisternes antal reduceres med mindst 30 pr. år, svarende til 30 undgåede personskadeuheld med ca. 45 personskader inkl. ca. 3 dræbte.

Selv om foranstaltningen iværksættes ved begyndelsen af den første 3-årsperiode, vil den næppe få fuld effekt før i løbet af den anden 3-årsperiode. Det antages, at 50% af effekten opnås inden udgangen af første 3-årsperiode.

Bemærkninger.

Kommissionen er opmærksom på, at denne foranstaltning alene får betydning over for den persongruppe, som allerede har foretaget kørsel med en ulovlig promille (potentielle recidivister), medens den ikke er rettet imod de potentielle førstegangsløvovertredere. Over for denne gruppe skal der iværksættes oplysende kampagner, som særligt retter sig mod de grupper, hvis alkoholforbrug ofte er færdselssikkerhedsmæssigt uacceptabelt. Der henvises herved til forslag S-9.

Note.

Færdselssikkerhedspolitisk Redegørelse, 2. del (p. 115).

Foranstaltning:Køreteknisk kursus i uddannelsen til lastbil- og buskørekort.

Uddannelsen til lastbil- og buskørekort (stortvognsuddannelsen) foreslås ændret, således at uddannelsen kommer til at indeholde krav om gennemførelse af et kursus på et køreteknisk anlæg.

Ved færdselslovsændringen i 1985 blev det bestemt, at køreuddannelsen til almindelig personbil senest pr. 1. januar 1990 skal omfatte udvidet øvelseskørsel på særlige køretekniske anlæg. Den gældende færdselslov opstiller ikke som et krav, at elever i stortvognsuddannelsen skal gennemgå et kursus på køreteknisk anlæg. Et sådant krav i stortvognsuddannelsen vil imidlertid have en uheldsbegrænsende effekt og forudsættes at kunne gennemføres inden for handlingsplanens første 3-årsperiode.

På længere sigt foreslås det, at stortvognsuddannelsen holdes vedlige ved periodiske køretekniske kurser. Der henvises herom til forslag S-12.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet.

Udgift.

Dansk Kørelærer-Union har i forbindelse med færdselslovsændringen i 1985 givet tilsagn om at ville stå for etablering og drift af de køretekniske anlæg. Der vil således ikke være offentlige udgifter, men alene private forbrudet med gennemførelsen af foranstaltningen.

Der findes i dag 5 køretekniske anlæg helt eller delvist indrettet til stortvogne (lastbiler, busser og påhængskøretøjer). Endvidere er 4-5 endnu ikke færdigt byggede anlæg projekteret til også at kunne anvende stortvogne.

Behovet for anlæg må vurderes i forhold til, at der hidtil årligt er udstedt ca. 15.000 stortvognskort (ekskl. Forsvarets og Civilforsvarets udstedelser), at krav om kursus på køreteknisk anlæg alene vil gælde i forbindelse med fremtidig erhvervelse af kørekort, samt at en rimelig geografisk fordeling må anses for ønskelig, ligesom det forventes, at antallet af udstedte stor-

Forslag 5-11.

vognskort vil falde noget, idet der ikke længere er mulighed for at erhverve kørekort til kategori B (almindelig bil) ved at tage kørekort til storvogn. Der stilles nu krav om, at B-kortet skal være erhvervet, inden uddannelse til storvogn påbegyndes.

Efter de foreliggende oplysninger vil de ovenfor beskrevne behov være dækket med de eksisterende og de projekterede anlæg (10 køretekniske anlæg, altså kun 1.500 storvognskort pr. anlæg), ligesom den geografiske fordeling også er tilgodeset.

Merinvesteringen ved de påbegyndte og projekterede 4-5 anlæg vil, for også at kunne betjene storvogne, beløbe sig til skønsmæssigt 5 mio. kr. pr. anlæg, i alt ca. 25 mio. kr.

En beregning af driftsudgifterne ved anlægget i Roskilde viser en årlig udgift til lønninger og administration samt drift og vedligeholdelse på ca. 4,5 mio. kr.

Det skønnes, at storvognsundervisningen pr. anlæg vil andrage ca. 25% af anlæggets kapacitet. De samlede årlige omkostninger pr. anlæg skønnes til ikke over 4,5 mio. kr. pr. år svarende til storvognsundervisning på 1,1 mio. kr. pr. anlæg eller i alt 11 mio. kr. pr. år.

Det bemærkes, at også driftsudgifterne vil være private udgifter, der i øvrigt må forventes dækket ved opkrævning af gebyrer hos brugerne.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 13 mio. kr.

Effekt.

Den videnskabelige dokumentation for den uheldsreducerende effekt af køretekniske kurser er sparsom og kan ikke direkte ansættes til procenter. Vurderingen må derfor bero på et sagkyndigt skøn.

Eneuheld med lastbil og bus er den eneste uheldstype, hvor førerens forståelse af køretøjets køreegenskaber og egne køretekniske færdigheder i næsten alle tilfælde er afgørende for, om uheldssituationen opstår, og eventuelt for-

hindres i at føre til uheld. Denne uheldstype udgør ca. 5% af alle uheld med lastbiler og busser. Andre uheldssituationer, der udgør ca. 40% af personskadeuheldene med bus og lastbil, skønnes undertiden at stille lignende krav til føreren. Det anslås, at sådanne forhold forekommer ved 10-20% af disse uheld. I resten af uheldssituationerne er særlig køreteknisk viden og færdigheder kun lejlighedsvis af betydning.

Det skønnes derfor forsigtigt, at 10-15% af alle personskadeuheld med busser og lastbiler lader sig påvirke ved at give føreren et særligt køreteknisk kursus. Det kan ventes, at føreren sættes i stand til at undgå 25-50% af disse uheld, dvs. ca. 5% af alle de uheld, som disse førere indblandes i.

Der foreligger ikke oplysninger om storvognskørekortets alder hos de uhelds-implicerede førere, men det anslås, at førere, der har haft storvognskørekort i højst 3 år, tegner sig for højst en tiendedel af uheldene, at førere med op til 6 år gamle storvognskort tegner sig for højst en fjerdedel af uheldene, og at førere med kort, der er indtil 12 år gamle, tegner sig for halvdelen.

På langt sigt vil foranstaltningen derfor kunne forebygge ca. 80 personskader årligt, inkl. 9 dræbte.

10% af effekten vil være opnået efter første 3-årsperiode.

25% af effekten vil være opnået efter anden 3-årsperiode.

50% af effekten vil være opnået ved handlingsplanens udløb.

Det er en forudsætning for dette skøn, at den positive, uheldsreducerende effekt af den køretekniske uddannelse fastholdes i resten af elevens tid som fører at tunge køretøjer. Almene pædagogiske erfaringer taler for, at dette kan være vanskeligt at opnå uden en gentagelse af kursus forholdsvis hurtigt efter det første. I denne forbindelse er forslag S-12 betydningsfuldt.

Det bør bemærkes, at køretekniske kurser ikke kun giver eleverne viden og færdigheder, hvis effekt lader sig kvantificere som ovenfor. De formodes også at øve en indflydelse på elevens trafikale holdninger, hvis betydning for færdselssikkerheden er vigtig, selv om den ikke lader sig kvantificere.

Forslag S-11.Bemærkninger.

Justitsministeriet har nedsat en arbejdsgruppe vedrørende køreuddannelsen til storvogn. Det er arbejdsgruppens opgave på baggrund af den eksisterende uddannelse og under hensyn til erfaringerne med den ændrede køreuddannelse til bil og motorcykel at stille forslag om retningslinjer for indholdet af en uddannelse til fører af storvogn.

I arbejdsgruppens overvejelser, som forventes afsluttet i 1988, indgår, at eleven som et element i uddannelsen skal gennemgå et kursus på et køreteknisk anlæg.

Foranstaltning:Obligatorisk efteruddannelse for erhvervschauffører.

Det foreslås, at der med henblik på at opbygge og fastholde chaufføruddannelsen på et højt færdselssikkerhedsmæssigt niveau etableres en efteruddannelsesordning for erhvervschauffører, således at den erhvervsmæssige udnyttelse af et kørekort til køretøj over 3.500 kg - storvogn - (traktorer og motorredskaber undtaget) betinges af, at chaufføren har gennemgået et efteruddannelseskursus og bestået en prøve i forbindelse hermed inden for de seneste 5 år forud for den aktuelle kørsel. Kurset skal omfatte centrale kørselstekniske elementer af betydning for færdselssikkerheden som f.eks. glat- og vådbanekørsel, bremse- og undvigemanøvrer, opretning i forbindelse med udskridning.

Det nærmere indhold af kurset bør fastsættes efter drøftelse mellem de interesserede myndigheder, organisationer og arbejdsmarkedets parter.

Udgift.

På baggrund af oplysninger fra SID og Direktoratet for Arbejdsmarkedsuddannelserne skønnes i alt ca. 80.000 chauffører at ville blive omfattet af efteruddannelsesordningen. Dette betyder, at den eksisterende kapacitet med hensyn til køretekniske anlæg skal udvides. Det skønnes imidlertid, at der ved oprettelsen af de køretekniske anlæg, der er omtalt i forslag S-11, vil være tilvejebragt tilstrækkelig kapacitet til også at imødekomme behovet i denne foranstaltning.

Som det også fremgår af bemærkningerne nedenfor, gennemføres der i et vist omfang allerede i dag efteruddannelse af erhvervschauffører inden for rammerne af arbejdsmiljøloven. Der uddannes i henhold til disse regler ca. 3.000 chauffører årligt, og foranstaltningen vil derfor medføre en stigning i driftsudgifterne til denne type arbejdsmarkedsuddannelse.

Det skønnes, at de årlige driftsudgifter ved foranstaltningen vil andrage 24,5 mio. kr. I dette beløb indgår dels udgifter på 8,5 mio. kr. til selve afholdelsen af kursus dels et beløb på 16 mio. kr., svarende til produktionstab ved, at chaufføren ikke arbejder under kurset. Produktionstab er an-

Forslag S-12.

sat til 1.000 kr. pr. dag. og der er regnet med, at i gennemsnit 16.000 chauffører skal på kursus hvert år.

Den årlige samfundsmæssige udgift er beregnet til 24,5 mio. kr. Imidlertid må der ved denne foranstaltning også tages hensyn til udgifterne ved gennemførelsen af forslag S-11, jf. om baggrunden herfor nedenfor under bemærkningerne. Den samlede årlige samfundsmæssige udgift er herefter beregnet til 37.5 mio. kr.

Effekt.

Denne foranstaltning forventes principielt at have samme virkning for de deltagende føreres sikkerhed i trafikken som forslag S-11 om køretekniske kurser i uddannelsen til lastbil- og buskørekort. Betydningen af foranstaltningen er blandt andet, at der hurtigere opnås en effekt af sådanne kurser, end det vil være tilfældet, hvis kun forslag S-11 gennemføres.

Den videnskabelige dokumentation for den uheldsreducerende effekt af køretekniske kurser er sparsom og kan ikke direkte ansættes til procenter. Vurderingen må derfor bero på et sagkyndigt skøn.

Eneuheld med lastbil og bus er den eneste uheldstype, hvor førerens forståelse af køretøjets køreegenskaber og egne køretekniske færdigheder i næsten alle tilfælde er afgørende for, om uheldssituationen opstår, og eventuelt forhindres i at føre til uheld. Denne uheldstype udgør ca. 5% af alle uheld med lastbiler og busser. Andre uheldssituationer, der udgør ca. 40% af personskadeuheldene med bus og lastbil, skønnes undertiden at stille lignende krav til føreren. Det anslås, at sådanne forhold forekommer ved 10-20% af disse uheld. I resten af uheldssituationerne er særlig køreteknisk viden og færdigheder kun lejlighedsvis af betydning.

Det skønnes derfor forsigtigt, at 10-15% af alle personskadeuheld med person- og lastbiler lader sig påvirke ved at give føreren et særligt køreteknisk kursus. Det kan ventes, at føreren sættes i stand til at undgå 25-50% af disse uheld, det vil sige ca. 5% af alle de uheld, som disse førere indblandes i.

På langt sigt vil foranstaltningen ligesom forslag S-11 kunne forebygge ca. 80 personskader årligt, inkl. 9 dræbte.

60% af effekten vil være opnået ved udløbet af 6-årsperioden. Efter ca. 5 år, dvs. ved udgangen af handlingsplanens 8. år, vil foranstaltningen være fuldt effektiv.

Bemærkninger.

Efteruddannelsen foreslås gennemført som en uddannelse for personer, som allerede har erhvervet kørekort til storvogn, og den er dermed ikke en betingelse for at bevare et én gang erhvervet kørekort. Et kørekort til storvogn skal således ikke automatisk inddrages, hvis prøve ikke består, eller hvis chaufføren ikke indstiller sig til prøve, men kørekortet vil i givet fald kunne inddrages efter de almindelige regler herom i færdselslovens § 60, stk. 1. Kravet om supplerende uddannelse er derimod en betingelse for at kunne påbegynde og/eller fortsætte med at udføre et erhverv som fører af storvogne. Det foreslås, at det skal påhvile arbejdsgiveren at sørge for, at ansatte chauffører har gennemgået det obligatoriske kursus. Det foreslås, at der tilvejebringes den fornødne hjemmel til at sanktionere manglende overholdelse, således at såvel arbejdsgiver som chauffør kan straffes med bøde i tilfælde af tilsidesættelse af kravet om efteruddannelse.

Foranstaltningen har primært et færdselssikkerhedsfremmende indhold, og det kunne derfor overvejes at placere reglerne i det regelkompleks, som omhandler færdselssikkerhedsmæssige spørgsmål, nemlig færdselsloven. Færdselssikkerhedskommissionen er imidlertid opmærksom på, at der allerede i dag i et vist omfang gennemføres efteruddannelse af erhvervschauffører, nemlig inden for rammerne af arbejdsmiljøloven, og administrationen af foranstaltningen kunne derfor overvejes henlagt til Arbejdsministeriet, Direktoratet for Arbejdsmarkedsuddannelserne. En anden mulighed vil dog være at henlægge administrationen til Undervisningsministeriet.

Færdselssikkerhedskommissionen er opmærksom på, at der må fastsættes overgangsordninger, som kan sikre, at samtlige allerede uddannede chauffører, som anvender deres kørekort til storvogn erhvervsmæssigt, over en periode gennemgår efteruddannelseskurser hvorefter den foreslåede periode på 5 år mellem chaufførernes deltagelse i kursus kan begynde at løbe. Kommissionen

Forslag S-12.

har imidlertid fundet det mest hensigtsmæssigt, at den nærmere udformning af reglerne herom overlades til de myndigheder m.v., som skal gennemføre og administrere ordningen.

Det understreges, at de uheld, som foranstaltningen forebygger, er de samme, som er målet for foranstaltning S-11.

Hvis S-12 supplerer S-11, er den endelige effekt derfor formentlig den samme, som lader sig opnå med S-11 alene, blot opnås den hurtigere, og det er derfor den samlede lønsomhed af de to foranstaltninger, der må lægges til grund for bedømmelsen af dem. Den årlige samfundsmæssige udgift bliver i dette tilfælde 37,5 mio. kr.

Hvis S-12 erstatter S-11, vil den opnåede effekt blive den samme, idet antallet af uheld med tunge køretøjer, der forvoldes af førere, der ikke er hvervsmæssigt beskæftiget som chauffører, antages at være meget beskedent. Men i så fald skal merudgifterne til anlæg og drift af de nødvendige køretekniske anlæg bæres af den obligatoriske efteruddannelse, hvis årlige samfundsmæssige udgifter derfor igen bliver 37,5 mio. kr. Driftsudgifterne vil dog i denne situation blive noget mindre, idet der ikke vil skulle gennemføres det samme antal køretekniske kurser årligt.

Foranstaltning:Kampagnemæssige foranstaltninger over for unge bilister og motorcyklister.

Det foreslås, at der gennemføres målrettede kampagnemæssige foranstaltninger rettet mod aldersgruppen 18-24 årige.

Som et led i kampagneaktiviteterne skal nye bilister inden for aldersgruppen, som udgør 28% af samtlige uheldsramte bilister, tilbydes deltagelse i etdages kursus, hvor køretekniske øvelser gennemføres. Kurserne skal for det første indeholde generelle instruktioner vedrørende mere krævende færdselssituationer, som i forbindelse med køreuddannelsen på køretekniske anlæg vil fastholde de unge bilister på et højere alment kørselsteknisk niveau. Kurserne skal endvidere omfatte særlige instruktioner vedrørende specielle kørselsituationer, f.eks. glatførekørsel, opretning i forbindelse med udskridning og lignende. Den køretekniske undervisning skal ske på de køretekniske anlæg, som skal oprettes inden 1990, på lukkede øvelsespladser og eventuelt på afspærrede vejarealer.

Færdselssikkerhedskommissionen finder, at der ved kurserne i særlig høj grad bør lægges vægt på de unge bilisters/motorcyklisters forståelse af særligt risikobetonede situationer. Dette vil være en naturlig opfølgning på den risikolære, der siden køreuddannelsesreformens gennemførelse i efteråret 1986 er indgået som en central bestanddel af køreuddannelsen.

Rådet for Større Færdselssikkerhed skal fordoble eksisterende kampagneaktiviteter, som er rettet mod aldersgruppen 18-24 årige, og som i det væsentligste har bestået af reklamelignende og holdningspåvirkende video- eller filmindslag i fjernsynet og biografer samt annoncering.

De udvidede aktiviteter skal navnlig koncentreres i de ungdomsorienterende medier som f.eks. biografer, diskoteker, ungdomsblade m.v. Det vil også være muligt at benytte lokalradioer som led i de udvidede kampagneaktiviteter. TV-mediet foreslås ikke anvendt i denne forbindelse, idet gennemslagskraften i de øvrige medier må anses for betydeligt større.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Rådet for Større Færdselssikkerhed (Justitsministeriet).

Forslag S-13.Udgift.

De årlige udgifter ved lignende kampagner i bred forstand i Rådet for Større Færdselssikkerheds regi udgør for tiden 2,5 mio. kr., medens de årlige udgifter ved kampagner, som rettes mod lidt ældre persongrupper, udgør 1 mio. kr. Udgifterne ved kampagner rettet direkte mod unge er typisk dobbelt så store som udgifterne ved kampagner, der rettes mod de lidt ældre.

Forudsættes kampagneaktiviteterne rettet mod de 18-24 årige at skulle fordobles, skønnes de årlige merudgifter at ville udgøre 5 mio. kr., idet det heri ikke har været muligt at udskille anlægsudgifterne fra driftsudgifterne.

Anlægsudgifterne vil i periodens begyndelse udgøre en større del af udgiften, f.eks. til udvikling af filmindslag, reklamer og lignende, men vil over tid være faldende, medens driftsudgifterne modsvarende vil stige. Der er derfor ikke i beregningen af den årlige samfundsmæssige udgift medtaget anlægsudgifter.

Foranstaltningens årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 5 mio. kr.

Effekt.

Det skønnes, at foranstaltningen kan reducere antallet af personskader ved trafikulykker med 5 %. Herved forebygges ca. 700 personskader inkl. ca. 35 dræbte.

Selv om foranstaltningen iværksættes ved begyndelsen af den første 3-årsperiode, vil den næppe få fuld effekt før i løbet af den anden 3-årsperiode. Det antages, at 30% af effekten opnås inden udgangen af første 3-årsperiode.

Bemærkninger.

Efter fremkomsten af den Færdselssikkerhedspolitiske Redegørelse er kampagner af den her nævnte art til dels blevet indarbejdet i arbejdsprogrammet for Rådet for Større Færdselssikkerhed, hvorfor dele af foranstaltningerne muligvis vil kunne iværksættes allerede i 3-årsprogrammet.

Note.

Færdselssikkerhedspolitisk Redegørelse, 2. del (p. 113).

Foranstaltning:Intensiveret færdselskontrol.

Det foreslås, at der sker en væsentlig forøgelse af færdselskontrollen.

Undersøgelser viser, at en øget synbar tilstedeværelse af politi på vejnettet påvirker trafikanternes adfærd i en ulykkesbegrænsende retning. Navnlig forventes antallet af overtrædelser af hastighedsbegrænsningerne og af reglerne om spiritus- og promillekørsel at ville falde, såfremt trafikanterne opfatter, at politiets indsats med hensyn til færdselskontrol skærpes, ligesom antallet af trafikanter, der anvender sikkerhedsseler, må forventes at blive forøget.

En intensiveret færdselskontrol vil endvidere kunne medføre en reduktion i antallet af andre overtrædelser af færdselsloven, f.eks. kørsel med overlæs og motorcyklførerers kørsel uden kørekort, ligesom kontrollen efter færdselslovens § 77 vil kunne udvides. En sådan kontrol vil medvirke til at højne bilparkens vedligeholdelsesstand, hvorved en del hovedsageligt teknisk betingede uheld vil kunne undgås, jf. nærmere nedenfor i bemærkningerne.

Repræsentanten for Dansk Cyklist Forbund har ønsket at fremhæve, at den intensiverede færdselskontrol navnlig bør ske i form af øget kontrol med lastbilers hastigheder og bremseevne, øget kontrol med lastbilers kørsel med overlæs samt øget kontrol med ulovlig parkering af biler.

En intensiveret færdselskontrol vil for det første kunne gennemføres ved inden for de eksisterende ressourcerammer at ændre politimæssige overvågningsstrategier, således at der opnås en større effekt af overvågningen i henseende til en reduktion af antallet af ulykker, jf. herved det under bemærkningerne omtalte forskningsprojekt om strategi og taktik for politiets færdselskontrol. Herudover vil der kunne gennemføres en egentlig mandskabsmæssig udvidelse af politipersonalet med henblik på en øget færdselskontrol. En sådan udvidelse må i givet fald ske dels i den centrale afdeling af Rigspolitichefens færdselspoliti og i de forskellige afdelinger i provinsen, dels i politikredsene. Det må tillægges særlig betydning, at der sker en mandskabsmæssig udvidelse af personalet i politikredsene. Behovet herfor understreges af

Forslag S-14.

forventningerne til det lokale færdselssikkerhedsarbejde, som i de kommende år skal bære betydningsfulde dele af det samlede færdselssikkerhedsarbejde, jf. kapitel 5 om det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Nyt teknisk apparatur som f.eks. alkometre og automatisk hastighedsmåleudstyr, der kan anvendes som hjælpemiddel for politiet til en målrettet indsats, vil kunne bidrage til at forstærke den effekt, der følger af en mandskabsmæssig udvidelse af færdselskontrollen.

Som hjælpemiddel for politiet foreslås, at der for ca. hver anden kilometer af trafikvejnettet i byområder nedfræses hastighedsregistrerende spoler (ca. 4.000 stk.), som kan tilsluttes særlige transportable overvågningsapparater. På hovedlandeveje og landeveje etableres sådanne målesteder for hver ca. 5 km, i alt ca. 2.200 stk. Der foretages hermed løbende målinger af hastigheden. Måleresultaterne kan politiet på en forholdsvis enkel måde bruge til at få et overblik over de vejstrækninger og de tidspunkter på døgnet, hvor en særlig hastighedsovervågning er fornøden.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet, mens etablering og drift af hastighedsmålesystemet foreslås henlagt til vejmyndighederne.

Udgift.

Rigspolitichefens færdselspoliti har et personale på omkring 350 mand og råder over ca. 80 patruljevogne og ca. 120 motorcykler. De årlige driftsudgifter pr. ansat, bil og motorcykel andrager ifølge oplysninger fra Rigspolitichefen henholdsvis ca. 275.000 kr., 120.000 kr. og 55.000 kr., medens udgiften til anskaffelse af patruljebiler og motorcykler pr. køretøj udgør henholdsvis 120.000 kr. og 85.000 kr.

Vælger man en løsning med en kapacitetsudvidelse med hensyn til mandskab og køretøjer, der svarer til Rigspolitichefens færdselspolitis nuværende kapacitet, vil investeringen ved anskaffelse af patruljebiler og motorcykler udgøre 19,8 mio. kr.

Den årlige driftsudgift i relation til mandskab og køretøjer vil udgøre ca. 112 mio. kr.

Investeringen i forbindelse med anskaffelsen af f.eks. 6.200 hastighedsregistrerende spoler (4.000 på trafikveje i byer og 2.200 på hovedlandeveje og landeveje) og 330 transportable overvågningsapparater skønnes at andrage 32,2 mio. kr. De årlige driftsudgifter til betjening af apparaturet skønnes til 24 mio. kr.

Den samlede investering ved foranstaltningen udgør således 52 mio. kr. Der er herved ikke taget højde for, at der formentlig i et vist omfang vil være behov for lokaleudvidelser.

Den årlige samfundsmæssige udgift ved en udvidelse af kapaciteten i denne størrelsesorden vil således - med de anførte forbehold - udgøre ca. 140 mio. kr.

Effekt.

Hvis man vælger den ovenfor omtalte løsning med en kapacitetsudvidelse svarende til den nuværende kapacitet hos Rigspolitichefens færdselspoliti, kan der ventes forebygget 1.500 personskader inkl. ca. 100 dræbte.

Effekten afhænger naturligvis af, hvorledes de øgede politiressourcer anvendes. Følgende anses for gennemførligt:

1. Middelhastighederne på hovedveje og landeveje uden for byer sænkes ca. 2%. Denne hastighedsændring ventes ledsaget af en ulykkesreduktion på ca. 6% af personskaderne, inkl. ca. 8% af de dræbte. På disse veje forekommer årligt ca. 4.000 personskader inkl. ca. 300 dræbte. Der forebygges altså ca. 240 personskader inkl. ca. 24 dræbte.
2. Middelhastigheden på trafikveje i byområder sænkes ca. 3%. Denne ændring ventes ledsaget af en ulykkesreduktion på 9% af personskaderne inkl. ca. 11% af de dræbte. På disse veje forekommer årligt ca. 7.000 personskader inkl. ca. 280 dræbte. Der forebygges altså ca. 630 personskader inkl. 31 dræbte.
3. Øget synbar tilstedeværelse af politiet og mange flere tilfældige promillekontroller må ventes at kunne reducere antallet af spirituspåvirkede mo-

Forslag S-14.

torførere med promiller under 1.6 med ca. 20%. Denne førergruppe er ansvarlig for godt 50% af ulykkerne med påvirkede motorførere. 20% reduktion af disse ulykker vil forebygge ca. 250 personskader inkl. ca. 20 dræbte.

4. § 77-kontroller vil reducere antallet af motorkøretøjer med alvorlige tekniske fejl. Reduceres disse med 10%, vil det mindst forebygge 35 personskader inkl. 5 dræbte pr. år.
5. Udvidet kontrol med selebrug ventes at kunne forøge selebrugsprocenten fra de nuværende ca. 72% til 80-85%. En stigning i brugsgraden på ca. 12% vil reducere antallet af dræbte og tilskadekomne førere og forsædepassagerer med ca. 6% og derved forebygge ca. 350 personskader inkl. ca. 20 dræbte pr. år.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 6-årsprogram.

Bemærkninger.

En intensiveret og eventuelt mere målrettet indsats mod ældre, dårligt vedligeholdte køretøjer efter færdselslovens § 77 vil kunne bidrage til en større opmærksomhed omkring betydningen af, at køretøjer løbende vedligeholdes.

Færdselssikkerhedskommissionen har overvejet spørgsmålet om periodisk syn for personbiler med henblik på at forebygge overvejende teknisk betingede uheld. Kommissionen, der alene har vurderet spørgsmålet ud fra en færdselssikkerhedsmæssig synsvinkel, har imidlertid fundet, at andre foranstaltninger mere hensigtsmæssigt kan tages i anvendelse. Dette må ses på baggrund af, at indførelse af periodisk syn for personbiler vil forudsætte investerings- og driftsudgifter, som efter kommissionens opfattelse ikke vil stå i et rimeligt forhold til den forventede effekt. Det må antages, at intensiveret færdselskontrol, herunder § 77-kontrol, vil give mindst lige så gunstige resultater som en udvidelse af ordningen med periodisk syn, hvortil kommer, at en sådan foranstaltning har en række positive sideeffekter i form af en generel gunstig påvirkning af trafikanternes adfærd.

En intensiveret færdselskontrol efter færdselslovens § 77 er betinget af, at også Statens Bil inspektion har fornøden kapacitet til at stille mandskab til

rådighed for disse kontroller. Justitsministeriet har med virkning fra den 1. februar 1988 bl.a. forlænget intervallerne mellem de periodiske syn for varebiler og dermed reduceret antallet af syn. Den kapacitet, der således er blevet frigjort i bilinspektionen, vil kunne anvendes i forbindelse med § 77-kontroller. Om der herudover vil være behov for ressourceudvidelser i bilinspektionen med henblik på deltagelse i § 77-kontroller må drøftes nærmere mellem Justitsministeriet og bilinspektionens organisationer.

Det må forventes, at de hastighedsregistrerende spoler og måleapparater skal udskiftes omkring hvert 6. år.

Færdselssikkerhedskommissionen er opmærksom på, at det på grund af politiets mange andre opgaver ikke vil være muligt inden for rammerne af det eksisterende normativ på én gang at overføre f.eks. 350 polititjenestemænd til færdselskontrol. Den ønskede udvidelse/overførsel af personale til færdselskontrolopgaver må ske i takt med, at der uddannes nye politifolk til erstatning for disse. Da uddannelsen af nye politifolk varer 3 år, har kommissionen placeret foranstaltningen i 6-årsprogrammet. Det er dog samtidig kommissionens opfattelse, at en intensiveret færdselskontrol bør iværksættes straks ved 3-årsprogrammets start i det omfang, de personalemæssige forhold muliggør det.

Etablering af hastighedsmåleprogrammet behøver dog ikke at afvente uddannelsen af nye politifolk, da det foregår i vejmyndighedernes regi.

I Rådet for Trafiksikkerhedsforskning er der i 1988 blevet igangsat et projekt om strategi og taktik for politiets færdselskontrol. Projektet vil, når det er afsluttet, kunne danne baggrund for den nærmere planlægning og udførelse af en intensiveret færdselskontrol.

Foranstaltning:Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttelseshjelme til cyklister.

Det foreslås, at der iværksættes en oplysningsvirksomhed med henblik på at fremme cyklisters frivillige brug af beskyttelseshjelm i trafikken.

Forslaget skal ses på baggrund af, at hovedskader er den hyppigste dødsårsag for dræbte cyklister. I alt registreres alvorlig hovedskade hos 352! af tilskadekomne cyklister (Danmarks Statistik 1985), medens tilsvarende tal for motorcyklister og knallertkørere takket være styrthjelm er lavere.

Der er i de senere år udviklet cykelhjelme med god beskyttelseeffekt, som samtidig er acceptable ud fra komfortsyn. Uden incitamenter må anvendelsen forventes fortsat at være meget begrænset.

Det foreslås, at informationsvirksomheden i første omgang rettes mod skolebørn, unge og voksne, som kan bruge egentlige cykelhjelme.

Til småbørn under skolealderen er der udviklet lette og billige "fritidshjelme", der kan bruges til en række aktiviteter ud over til cykling. Derfor indgår der også sådanne hjelme i kampagnen, selv om det antal personskader, de kan forebygge pr. år blandt cyklister, er lille.

Informationsvirksomheden skal ud over egentlige kampagner også omfatte oplysning i skoler, børneinstitutioner m.v.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Rådet for Større Færdselssikkerhed (Justitsministeriet).

Udgift.

Det antages, at oplysningsvirksomheden i løbet af 12-årsperioden kan medføre, at 33% af alle børn og unge og 15% af alle voksne cyklister kører med cykelhjelm. Forudsættes det, at den, der anskaffer cykelhjelm, bruger denne til 50% af sin kørsel, skal der efter de 12 år være ca. 1 mio. cykelhjelme til rådighed, for at det nævnte mål kan være opfyldt.

Forslag S-15.

Anskaffelsesudgiften hertil vil være ca. 300 mio. kr. Afskrivningstiden sættes til 10 år. Den årlige samfundsmæssige udgift til disse hjelme kan herefter beregnes til 54 mio. kr.

Som mål for anskaffelsen af fritidshjelme sættes, at halvdelen af alle børn i alderen 4-6 år har en sådan, dvs. at ca. 100.000 hjelme er til rådighed. Anskaffelsesprisen er ca. 175 kr., hvoraf trafiksikkerhedsformålet belastes med halvdelen eller ca. 90 kr. Med en afskrivningstid på disse hjelme på 6 år vil den årlige samfundsmæssige udgift til hjelmene udgøre ca. 2,2 mio. kr.

Foruden de nævnte udgifter vil der være årlige offentlige driftsudgifter til oplysning og kampagne på ca. 1 mio. kr.

Den samlede årlige samfundsmæssige udgift til hele foranstaltningen vil således kunne beregnes til ca. 57 mio. kr.

Effekt.

Det skønnes, at cykelhjelme kan forebygge ca. halvdelen af alle hjerneska-
der, der uden brug af hjelm medfører døden, og at ca. halvdelen af alle øv-
rige behandlingskrævende personskader kan reduceres eller undgås.

På grundlag af politiets registreringer skønnes det, at antallet af cykli-
ster, der i perioden 1984-86 omkom som følge af hjerneska-der, var:

4-6 årige: ca. 3. 7-14 årige: ca. 45. 15-21 årige: ca. 25, 22-++ årige: ca.
130.

Tallene er usikre, idet de også omfatter kategorien "alvorlig skade i flere
legemsdele", hvoraf 50% antages at have hjerneska-der som dødsårsag.

Det er ligeledes politiets registreringer i perioden 1984-86, der lægges til
grund for de følgende ikke-dødelige personskader, hvori hjerneska-der udgør
den tungeste del:

4-6 årige: ca. 50. 7-14 årige: ca. 650. 15-21 årige: ca. 650, 22-++ årige:
ca. 1.700.

Med en effekt på 50% og brugsgrader på 50% blandt de 4-6 årige, 33% blandt de 7-21 årige og 15% blandt de 22-++ årige kan foranstaltningen ventes årligt at forebygge ca. 7 dræbte og ca. 120 personskader i øvrigt. Effekten vil med de gjorte forudsætninger vokse med en konstant årlig tilvækst indtil fuld effekt er opnået ved 12-årsperiodens slutning. Fuld effekt blandt 4-6 årige ventes dog at blive nået efter 6 år.

Bemærkninger.

Der er en begyndende interesse for anvendelsen af cykelhjelm i Danmark - fortrinsvis blandt forældre og i forbindelse med motionscykling og lignende.

I Sverige ofres der allerede nu betydelige beløb på oplysningsarbejdet, og brugen af cykelhjelm er tydeligt stigende - især i byområder og blandt børn.

Nordisk Embedsmandskomite for Konsumentspørgsmål har igangsat et undersøgelsesarbejde (klar til rapportering) med henblik på at udvikle ensartede nordiske normer for cykelhjelms sikkerhed og komfort. Det svenske Konsumentverkets normer synes at kunne lægges til grund.

Med de ovenfor gjorte skøn er foranstaltningens lønsomhed meget ringe. Medvirkende hertil er den meget betydelige manglende rapportering af ikke-dødelige personskader blandt cyklister, og da især cyklister i eneueheld. Selv om der tages hensyn til denne manglende rapportering - hvad der ikke gøres i effektivberegningen af andre foranstaltninger - vil lønsomheden dog stadig være beskeden.

Note.

Nordentoft, E.L., Kejlaa, G. og Jørgensen, R.I. "Cykelhjelm. Skøn over den skadereducerende effekt i Danmark". Ulykkes Analyse Gruppen. Odense Sygehus. 1988.

Foranstaltning:Forbedret oversigt i kryds.

Efter den gældende regel i færdselslovens § 29. stk. 1, nr. 2, må standsning og parkering ikke ske i vejkryds eller inden for en afstand af 5 m fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant. Denne regel foreslås ændret, så afstanden forøges til 10 m.

Formålet med ændringen er at forbedre oversigten for de vigepligtige trafikanter på sekundærvejen, således at deres krydsning af primærvejstrafikanternes baner bliver sikrere. Desuden forbedres muligheden for, at svingende bilister kan se cyklister og knallertkørere på cykelsti langs vejen.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Justitsministeriet. Rådet for Større Færdselssikkerhed skal ved kampagnevirksomhed oplyse trafikanterne om lovændringen.

Udgift.

Udgiften til denne foranstaltning bliver meget begrænset, idet det forudsættes, at det kun i ganske særlige tilfælde er nødvendigt at afmærke parkeringsforbudet. Der må imidlertid påregnes en investering på ca. 2 mio. kr. til kampagner, hvor borgerne oplyses om den nye regel.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 0,2 mio. kr.

Effekt.

Forslaget er rettet mod uheld mellem krydsende trafikanter i ikke-signalregulerede kryds i byer. Det årlige antal personskader ved sådanne uheld udgør ca. 1.400, inkl. ca. 35 dræbte.

Det skønnes, at foranstaltningen kan reducere antallet af personskader, der forekommer i forbindelse med uheld i kryds, med ca. 1-2%, svarende til 20 personskader, inkl. 1 dræbt.

Forslag S-16.Bemærkninger.

Foranstaltningen kan eventuelt suppleres med gul kantstensafmærkning for at forbedre oversigten yderligere, hvor der er behov for det.

Ved foranstaltningen indskrænkes antallet af (lovlige) parkeringspladser, hvilket i tætte boligområder vil kunne skabe visse problemer.

Foranstaltningen kræver en ændring af færdselsloven samt af visse administrative forskrifter. Foranstaltningen vil eventuelt tillige kræve, at der tages forbehold i forhold til Færdselskonventionen af 8. november 1968 (Wienerkonventionen).

Foranstaltning:Differentierede hastighedsgrænser i byer.

Da den generelle 50 km/t-grænse blev indført i oktober 1985, faldt hastigheden i byerne i gennemsnit kun 2-3 km i timen. Alligevel faldt antallet af dræbte i byområder med 18% og antallet af tilskadekomne i byerne med 6%.

En yderligere ulykkesreduktion kan forventes, hvis hastighederne på de enkelte vejstrækninger bringes i overensstemmelse med vejens byplanmæssige og trafikale funktion samt vejens udformning.

Det foreslås derfor, at alle kommuner i begyndelsen af den første planperiode foretager en opdeling af vejnettet i bymæssig bebyggelse i to klasser: trafikveje og lokalveje.

Trafikvejene er de veje, der betjener den gennemkørende biltrafik, trafikken mellem byen og omverdenen og mellem de enkelte kvarterer i den større by. Lokalvejene er alle øvrige veje. De betjener de lokale områder og de enkelte boliger, arbejdspladser og butikker.

Derefter foretager man en hastighedsklassificering, dvs. en vurdering af hver enkelt vejstrækning - trafikveje såvel som lokalveje - for at fastlægge den hastighed, hvormed man ønsker, at bilerne skal benytte vejen. I denne vurdering indgår en lang række forhold, herunder vejens rolle som trafikåre, butiksgade, boligvej og evt. som opholdsareal. Desuden vejens funktion for biltrafikken, den lette trafik og den kollektive trafik, trafikmængderne på vejen samt vejens udformning.

De enkelte vejstrækninger afmærkes herefter med hastighedsgrænser i overensstemmelse med den hastighedsklassificering, der er nævnt ovenfor.

Forslaget indebærer lavere hastighedsgrænser på den del af trafikvejnettet, der har særlige trafiksikkerhedsproblemer, eller hvor der er en konflikt mellem vejens funktion og biltrafikens hastighed.

Dette betyder, at grænsen på nogle trafikveje, hvor den i dag ved tavler er angivet til 60 km/t, sænkes til 50 km/t. og at hastighedsgrænsen på enkelte

Forslag L-1.

trafikveje ved opsætning af tavler sænkes til 40 km/t. På stort set alle lokalveje fastsættes hastighedsgrænsen til 30 km/t - eventuelt med en form for zonetavler, altså tavler der står ved alle indkørsler til det område, de gælder for.

Administrationen af foranstaltningen vil ske i et samarbejde mellem vejbestyrelsen, kommunens planforvaltning og politiet.

Udgift.

Der er 46.200 km veje i byområder. Heraf skønnes trafikvejene at udgøre 9.200 km. Den nødvendige hastighedsskiltning består af tavler på trafikvejene og zonetavler ved sidevejene ind til lokaltrafikområderne. I gennemsnit er der tale om en udgift på 25.000 kr. pr. km trafikvej. Den samlede investering er derfor 230 mio. kr.

De årlige driftsudgifter foreslås forøget med 2% af investeringen svarende til 4,6 mio. kr. om året.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 23 mio. kr.

Effekt.

En hastighedsnedsættelse på i gennemsnit 1% kan antages at reducere antallet af tilskadekomne med 3% og antallet af dræbte med 4%. Det skønnes, at der med denne foranstaltning kan opnås en hastighedssænkning, der kan medføre en reduktion på 5% af antallet af tilskadekomne på trafikvejene i byområder.

På lokalvejene skønnes hastigheden at ville falde med 2-3 km/t i gennemsnit. Her kan der således forventes en reduktion på 122 af antallet af tilskadekomne og 15% på antallet af dræbte.

I 1985 kom 8.800 mennesker til skade i byområder, og heraf skønnes 80% eller 7.000 at være kommet til skade på trafikvejene. Foranstaltningen kan således reducere det årlige antal skader med 350 tilskadekomne, inkl. 14 dræbte, på trafikvejene og med 200 tilskadekomne, inkl. 8 dræbte, på lokalvejene. Den samlede effekt bliver således en reduktion på 550 tilskadekomne, inkl. 22 dræbte.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 12-årsprogram.

Bemærkninger.

Hvis den beskrevne ændring af hastighedsgrænserne gennemføres som en isoleret foranstaltning, kan man kun forvente forholdsvis små hastighedsændringer. Derfor er der også kun regnet med en beskedne ulykkesreduktion.

En mærkbar hastighedsnedsættelse forudsætter ændringer i det fysiske bymiljø, jf. f.eks. forslag L-2, samt øget motivation af trafikanterne. Midlerne til øget motivation er dels information, dels en intensiveret hastighedskontrol, jf. forslag S-14.

Foranstaltningen forudsætter ændring af reglerne om opsætning af zonetavler.

Foranstaltning:Områdevis trafiksanering og omdannelse af trafikveje til lokalveje.

Da den generelle hastighedsgrænse i byerne blev nedsat i 1985, viste det sig, at selv en lille reduktion af hastighederne blev efterfulgt af mærkbare fald i antallet af dræbte og tilskadekomne.

En yderligere ulykkesreduktion må forventes, hvis hastigheden sænkes på en udvalgt del af vejnettet i byerne. Dette foreslås gennemført ved, at der dannes sammenhængende områder, hvor hastigheden holdes nede på max. 40 km/t ved hjælp af nødvendige fysiske foranstaltninger.

Forslaget omfatter dels en omdannelse af nuværende trafikveje til lokalveje, dels områdevis trafiksanering af veje, der allerede i dag er lokalveje.

I den anden planperiode omdannes 25% af trafikvejene i de større byer til lokalveje. Det indebærer, at der træffes forholdsregler til at undgå uønsket gennemfartstrafik, samtidig med at vejene forsynes med de nødvendige fartdæmpere.

I den tredje planperiode omdannes yderligere 25% af det oprindelige trafikvejnet i de større byer til lokalveje. Derudover gennemføres der - både i de større og i de mindre byer - en områdevis trafiksanering af lokalvejene, svarende til 10% af lokalvejnettet. Områderne udvælges efter en prioritering, så de områder, der har de største problemer, først trafiksaneres.

Der er tale om en lempelig ramme-trafiksanering, hvor der alene gennemføres de forbedringer, der er nødvendige for at få områderne til at fungere som lokaltrafikområder. Det vil sige:

- Der etableres særligt iøjnefaldende foranstaltninger ("porte") ved indkørselen til områderne.
- Nødvendige indgreb for at fjerne gennemfartstrafik gennem området foretages.

Forslag L-2.

- Eventuelle steder inde i områderne med ulykkesophobninger ombygges.
- Strækninger og kryds, der har særlig betydning som skoleveje, ombygges.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte vejbestyrrelser.

Udgift.

I de større byer er der 6.500 km trafikveje. 25% eller 1.625 km af vejlængden ombygges, og da ændringen fra trafikvej til lokalvej med de tilhørende ombygninger skønnes at koste 500.000 kr. pr. km, bliver den samlede investering i den anden planperiode 813 mio. kr.

I den tredje planperiode ændres yderligere 1.625 km trafikveje til lokalveje svarende til en investering på 813 mio. kr. Desuden trafiksaneres 10% af lokalvejsnettet, både i de større og i de mindre byer, svarende til 3.700 km. Den beskrevne trafiksanering kan udføres for 200.000 kr. pr. km eller 740 mio. kr. i alt. Den samlede investering i den tredje planperiode bliver derfor 1.553 mio. kr.

De årlige driftsudgifter foreslås forøget med 2% af investeringen svarende til henholdsvis 16 mio. kr. og 31 mio. kr. i de 2 planperioder.

Den årlige samfundsmæssige udgift for den anden planperiode kan herefter regnes til 81 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift for den tredje planperiode kan herefter regnes til 155 mio. kr.

Effekt.

Hastighedsniveauet på de omdannede trafikveje forventes sænket fra 54 til 40 km/t, en hastighedsreduktion på 30%. Også trafikmængden vil reduceres. Alt i alt skønnes det, at antallet af tilskadekomne kan reduceres med 30% på disse strækninger. Ved starten af den anden planperiode skønnes der at ville være 4.300 tilskadekomne på trafikvejene i byerne. I den anden og tredje planperio-

de reducerer denne foranstaltning således antallet af personskader 350 pr. år, inkl. 14 dræbte.

Den områdevis trafiksanering skønnes at kunne reducere antallet af personskader i de aktuelle områder med omkring 50%. De udvalgte 10% af lokalvejene antages at have 20% af alle lokalvejspersonskader. Der er 37.000 km lokalveje med 1.600 tilskadekomne. 3.700 km trafiksaneres. Disse veje har 20% af lokalvejs-personskaderne, dvs. 320 tilskadekomne om året. Dette tal forventes reduceret til halvdelen, og der forebygges således årligt 160 personskader, inkl. 4 dræbte.

Den samlede årlige reduktion i den tredje planperiode bliver således 510 tilskadekomne, inkl. 18 dræbte.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 12-årsprogram.

Bemærkninger.

Ud over de rent trafiksikkerhedsmæssige fordele ved etablering af lokaltrafikområder vil man ved projekternes gennemførelse opnå store miljøforbedringer og en væsentlig forbedring af trygheden, forstået som beboernes oplevelse af trafiksikkerheden.

Foranstaltning:Hastighedsdæpende ombygninger af trafikveje i større byer.

Da den generelle hastighedsgrænse i byerne blev sat ned til 50 km/t i oktober 1985, viste det sig, at selv en lille reduktion af hastighederne blev efterfulgt af mærkbare fald i antallet af dræbte og tilskadekomne.

En yderligere ulykkesreduktion må forventes, hvis hastigheden sænkes på en udvalgt del af vejnettet i byerne. Dette foreslås gennemført ved, at trafikveje i byområder ombygges, så bilisterne tilskyndes til at sætte farten ned.

Sådanne ombygninger vil ofte indebære indsnævring af kørearealerne, forbedrede krydsningsmuligheder for fodgængere, ordnede parkeringsforhold og egne arealer til cyklisterne. Efter behov kan der suppleres med egentlige fartdæmpere.

I den anden planperiode foreslås 10% af trafikvejene i de større byer ombygget på denne måde. Målet er, at hastigheden skal sænkes fra i gennemsnit 54 km/t til 45 km/t.

I den tredje planperiode foreslås yderligere 10% af trafikvejene ombygget på tilsvarende måde.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte vejbestyrelser.

Udgift.

Der er 6.500 km trafikveje i de større byer. 650 km ombygges til et beløb af 2,5 mio. kr. pr. km, svarende til en samlet investering på 1.625 mio. kr., i hver af de to planperioder.

De årlige driftsudgifter foreslås forøget med 2% af investeringen svarende til 32 mio. kr. i hver af de to planperioder.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 162 mio. kr. i hver af de to planperioder.

Forslag L-3.Effekt.

Hastighedsnedsættelsen skønnes at ville medføre et fald i antallet af personskader på 30% på disse strækninger. De vejstrækninger, der ombygges, vælges blandt de hårdest belastede strækninger.

Ved starten af perioden sker der 4.300 personskader på trafikvejene i de større byer. De 10% af vejlængden, der ombygges, forudsættes at have dobbelt så mange personskader som gennemsnittet.

På de aktuelle strækninger er der således 860 personskader pr. år, og heraf kan forebygges 260, inkl. 10 dræbte.

Ved udløbet af 6-årsperioden forventes der således opnået forebyggelse af 260 personskader pr. år, inkl. 10 dræbte.

Ved udløbet af 12-årsperioden forventes der opnået forebyggelse af yderligere 260 personskader pr. år, inkl. 10 dræbte.

Bemærkninger.

Ud over de rent trafiksikkerhedsmæssige fordele ved fartdæmpningen vil man ved projekternes gennemførelse opnå store miljøforbedringer og en stor forbedring af trygheden, forstået som trafikanternes oplevelse af trafiksikkerheden.

Foranstaltning:Sanering af gennemfarter i småbyer.

Det foreslås, at der foretages saneringer af gennemfarter i et antal småbyer. Der kan være tale om miljøprioriterede eller trafikprioriterede gennemfarter, alt efter de lokale forhold.

I en miljøprioriteret gennemfart ombygges vejen med særligt hensyn til miljøet og til fodgængere og cyklister. Der lægges desuden stor vægt på at sikre de krydsende trafikanter. I trafikprioriterede gennemfarter sætter man ind på at sanere vejadgange og kanalisere trafikken, så den gennemkørende trafik afvikles roligt og uden forstyrrelser. I begge tilfælde kan trafikssikkerheden forbedres.

I den anden planperiode foreslås trafiksanering af gennemfartsvejen i 200 mindre byer, svarende til en samlet vejlængde på 200 km.

I den tredje planperiode foreslås ombygget yderligere 200 km.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte vejbestyrrelser.

Udgift.

Ombygningerne skønnes at koste 2,5 mio. kr. pr. km. Den samlede investering er således 500 mio. kr. i hver af de to planperioder.

De årlige driftsudgifter foreslås forøget med 2% af investeringen svarende til 10 mio. kr. i hver af planperioderne.

Den samfundsmæssige udgift for hver af planperioderne kan herefter beregnes til 50 mio. kr.

Effekt.

De foreløbige vurderinger, der er lavet i forbindelse med Vejdirektoratets

Forslag L-4.

forsøgsprojekt i Vinderup, antyder, at der kan forebygges ca. 1 personskadeulykke pr. km om året ved at etablere miljøprioriteret gennemfart.

Da der regnes med enklere og billigere ombygninger end i Vejdirektoratets 3 forsøgsprojekter, skønnes det, at der kan spares 0,5 personskader pr. år pr. km vej, eller i alt 100 personskader, inkl. 5 dræbte, om året i hver af de to planperioder.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 12-årsprogram.

Bemærkninger.

Ud over de rent trafikikkerhedsmæssige fordele ved ombygning til miljøprioriteret gennemfart opnås miljømæssige forbedringer blandt andet med hensyn til barriereeffekt og tryghed, forstået som beboernes og trafikanternes oplevelse af sikkerheden.

Trafikprioriteret gennemfart vil derimod først og fremmest bidrage til bedre forhold for den gennemkørende biltrafik. Men foranstaltningen kan også forbedre miljøet i byerne, især fordi adgangssaneringen kan kombineres med støjskærme, beplantning og lignende.

Foranstaltning:Cykelbaner i byer.

Det foreslås, at der i den første 3-årsperiode foretages en cykelbaneafstribning på brede veje i byområder, hvor der ikke i øjeblikket er cyklistfaciliteter. Dette gælder såvel hovedlandeveje og landeveje som brede kommuneveje. Ved cykelbaner forstås kantbaner i en bredde på mindst 1,3 m, inkl. 30 cm ubrudt kantlinje, med cykelsymbol.

Det antages, at omkring 1200 km vej umiddelbart kan afmærkes.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte vejbestyrrelser.

Udgift.

Investeringen ved etablering af cykelbanerne skønnes at ville beløbe sig til 61 mio. kr.

Den årlige driftsudgift skønnes til 18 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 23 mio. kr.

Effekt.

På de strækninger, som foreslås forsynet med cykelbaner, sker der årligt 541 personskader på cyklister og knallertkørere inkl. 14 dræbte. Den foreslåede foranstaltning skønnes at kunne reducere disse tal med 5% svarende til 27 personskader inkl. 1 dræbt.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 3-årsprogram.

Bemærkninger.

Reduktionen af personskader med 5% er skønnet, idet der ikke foreligger undersøgelser på dette område.

Forslag L-5.

Undersøgelser af effekten af cykelstier antyder en reduktion på 30% på strækninger, men den opnåede reduktion sættes til i krydsene og ved busstoppesteder. Da der er spinkle antydninger af bedre effekt af cykelbaner i kryds, kan man forvente en samlet reduktion på 52%.

Kommissionen forudsætter, at der laves effektundersøgelser af cykelbaner i den første 3-års periode. Disse undersøgelser skal baseres på før- og eftertællinger af både cyklister og ulykker, således at man i den fremtidige planlægning af færdselssikkerhedsarbejdet kan arbejde ud fra undersøgelser og ikke som nu ud fra skøn.

Kommissionen forudsætter, at foranstaltningen bliver fulgt op af kampagner imod parkering af motorkøretøjer på de afmærkede cykelbaner.

Foranstaltning:Cykelstier i byer.

Det foreslås, at der i den første halvdel af 12-årsperioden gennemføres et forsknings- og udviklingsarbejde med henblik på at finde en sikkerhedsmæssig bedre udformning af cykelstier i byområder, specielt udformningen af stier-nes passage ved busstoppesteder og sideveje. Dette arbejde forudsættes gennemført som et tværfagligt projekt i et samarbejde med Vejdirektoratet og andre statslige instanser inden for færdselssikkerhedsområdet og nogle større kommuner, herunder Københavns Kommune, samt Dansk Cyklist Forbund.

Forsøget foreslås gennemført som et før-efterstudie. I den første planperiode forberedes og gennemføres ombygningen af et antal kryds. Anlægsarbejderne er afsluttet ved udløbet af den første 3-årsperiode. Den anden 3-årsperiode er forsøgets efterperiode, hvor de eventuelle ændringer i ulykkesudviklingen skal vise sig.

Såfremt dette arbejde gennemføres med et tilfredsstillende resultat, suppleres det færdselssikkerhedsmæssige handlingsprogram med et udbygningsprogram for cykelstier i den resterende del af planperioden.

Udgift.

Omkostningerne ved det egentlige forsknings- og udredningsarbejde kan anslås til 3 mio. kr. Hertil kommer et beløb til anlæg/ombygninger af cykelstier som led i forsøget. Eksempelvis vil prisen på ombygning af 100 kryds være 60 mio. kr.

Effekt.

Der kan ikke på forhånd skønnes over effekten.

Bemærkninger.

En udbygning af samtlige trafikveje, der ikke har cyklistfaciliteter og ikke kan påregne at få dem som led i gennemførelsen af andre foranstaltninger i

Forslag L-6.

handlingsprogrammet, navnlig forslag L-3 (hastighedsdæpende ombygninger af trafikveje i større byer) og L-4 (sanering af gennemfarter i småbyer), vil omfatte ca. 3.300 km vej til en samlet pris af ca. 10 mia. kr. På disse veje kommer der i starten af den tredje planperiode årligt skønsmæssigt 1.300 cyklisters til skade.

De seneste forskningsresultater (Rapporten Cykelstier i byer - den sikkerhedsmæssige effekt, Vejdirektoratet 1985, Københavns Kommunes notat af 3. juni 1985, Foreløbig sikkerhedsmæssig effekt ved etablering af cykelstier i København 1981-83 og tilsvarende udenlandske rapporter) viser, at den færdselssikkerhedsmæssige effekt af cykelstier er mere begrænset end hidtil antaget. På strækningerne mellem sidevejstilslutninger er der nok færre kollisioner mellem motorkøretøjer og cyklister. Til gengæld indtræffer der flere uheld ved sammenstød mellem cyklister og fodgængere. Det gælder især ved stoppesteder med hyppig og regelmæssig bustrafik, dvs. i de større byer. I krydsene stiger antallet af uheld med ca. 35%. De indtræffer typisk i forbindelse med bilers højre- og venstresving.

Hertil kommer, at udgifterne til anlæg af cykelstier i byområder er relativt høje.

Den efter de foreliggende undersøgelser lave sikkerhedsmæssige effekt af cykelstier i byområder og de store anlægsomkostninger gør det ikke rimeligt på nuværende tidspunkt at medtage et egentligt udbygningsprogram for cykelstier i det færdselssikkerhedspolitiske handlingsprogram.

Det skal imidlertid understreges, at der selv med den nuværende tekniske udformning af cykelstierne kan være tungtvejende grunde til fortsat at anlægge cykelstier.

En nærmere analyse af det materiale, der ligger til grund for Vejdirektoratets undersøgelse fra 1985, viser således, at cykelstier har en væsentlig sikkerhedsmæssig effekt for børn i aldersgruppen 7-15 år og under vanskelige trafikforhold med mørke og nedbør.

Hertil kommer, at cykelstier ikke alene anlægges af hensyn til cyklisternes sikkerhed, men også af hensyn til cyklisternes tryghed og for at gøre det lettere for dem at komme frem i byerne.

Det er blandt andet baggrunden for Vejdirektoratets fortsatte indsats med anlæg af cykelstier på hovedlandevejsnettet gennem byerne. Vejdirektoratet søger at løse de sikkerhedsmæssige problemer med cykelstierne ved information i forbindelse med ibrugtagning af de nye stier i et samarbejde mellem direktoratet og de pågældende kommuner.

Det foreliggende forslag om at anvende øgede ressourcer på en sikkerhedsmæssig bedre udformning af cykelstier end den traditionelt kendte vil formentlig give baggrund for en udbygning af cykelstinettet, baseret på færdselssikkerhedsmæssige overvejelser. Men cyklisternes problemer løses ikke kun ved isolerede anlæg af cykelstier. En væsentlig del af det færdselssikkerhedsmæssige handlingsprogram tager i høj grad sigte på at løse de svage trafikanters sikkerhedsmæssige problemer, herunder blandt andet supplerende sidespejle på lastbiler (S-1), forbedret oversigt i kryds (S-16), differentierede hastighedsgrænser i byer (L-1), områdevis trafiksanering og omdannelse af trafikveje til lokalveje (L-2), fartdæmpende ombygninger af trafikveje i større byer (L-3), sanering af gennemfarter i småbyer (L-4) samt det systematiske sort-plet arbejde (L 8-10) i det omfang, det er målrettet mod fjernelse af cyklistuheld. Specielt omfatter forslagene L-3 og L-4 i sig selv tilsammen 1.700 km cykelsti som led i en mere omfattende trafiksanering af de veje, forslagene omfatter.

Endvidere vil det ændrede trafikmiljø, som måtte blive en følge af den færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan, kunne ventes at gøre det lettere at nå frem til afgørende forbedringer i cykelstiernes anlægsmæssige udformning.

Foranstaltning:Kantbaner på landet.

Det foreslås, at der i den første 3-årsperiode foretages en kantbaneafstriking på alle veje, hvor kørebanebredden er større end 6,5 m, og hvor der ikke i forvejen er cyklistfaciliteter.

På veje, hvor kørebanebredden er mellem 6,5 og 7,8 m, afstrikes med smalle kantbaner (0,5-0,9 m inkl. 0,1 m stribe), og hvor kørebanen er bredere end 7,8 m, afmærkes med brede kantbaner (over 0,9 m). Det anslås, at 1.600 km vej, overvejende landevej, umiddelbart kan forsynes med smalle kantbaner og 1.450 km vej med brede kantbaner.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte vejbestyrelser.

Udgift.

Investeringen ved etablering af smalle og brede kantbaner vil beløbe sig til henholdsvis 25,6 mio. kr. og 72,5 mio. kr. - i alt 98,1 mio. kr.

Endvidere må der påregnes årlige driftsudgifter på ca. 150.000 kr. til kampagnevirksomhed. Kantbaner i landområder skal erfaringsmæssigt stribes om hvert femte år, hvilket betyder, at den gennemsnitlige, årlige driftsudgift er 20 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 28 mio. kr.

Effekt.

På de strækninger, som forsynes med smalle kantbaner, sker der årligt 57 personskader på cyklister og knallertkørere inkl. 4 dræbte. Det skønnes, at etablering af smalle kantbaner vil reducere antallet af cykel- og knallertpersonskader med 25% i landområder, svarende til 14 personskader inkl. 1 dræbt.

På de strækninger, som forsynes med brede kantbaner, sker der årligt 52 personskader på cyklister og knallertkørere inkl. 2 dræbte. Det skønnes, at e-

Forslag L-7.

tablering af brede kantbaner på de aktuelle strækninger vil nedbringe antallet af cykel- og knallertpersonskader med 40%, svarende til 21 pr. år inkl. 2 dræbte.

Ved etablering af de smalle kantbaner med de brede striber forbedres kantbanernes synlighed over for bilisterne. Herved opnås en reduktion i antallet af uheld, hvor biler kører af vejen. Det skønnes, at man ved afstrikning af de i alt 1.600 km vej med smalle kantbaner opnår en årlig reduktion af personskader ved disse biluheld på 34 tilskadekomne inkl. 3 dræbte.

Den samlede personskadereduktion er således 69 tilskadekomne, inkl. 6 dræbte.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 3-årsprogram.

Bemærkninger.

Ved anlæg af cykelstier i landområder kan man forvente en reduktion af tilskadekomne cyklister og knallertkørere på 40%. Omkostningerne ved anlæg af cykelstier er imidlertid så høje, og ulykkerne sker normalt så spredt, at udgiften pr. forebygget personskade beløber sig til mellem 56 og 150 mio. kr., afhængig af hvilken vejtype der sættes ind på.

Anlæg af cykelstier i landområder som middel til uheldsbekæmpelse er derfor ikke foreslået i denne handlingsplan.

Det skal imidlertid ikke afvises, at anlæg af cykelstier kan have en god uheldsbesparende effekt i helt specielle tilfælde, ligesom cykelstier har stor berettigelse alene af tryghedsårsager.

Kommissionen finder det ikke rentabelt at foreslå etablering af kørebaneudvidelser med det formål at få plads til kantbaner.

Det foreslås, at der laves effektundersøgelser af kantbaner i den første 3-års periode. Disse undersøgelser skal baseres på før- og eftertællinger af både cyklister og ulykker.

Mindretalsudtalelse.

Et mindretal (Lizzi Haaning) har ønsket at fremhæve, at de foreslåede kantbaner skal have en bredde på minimum 1,3 meter.

Foranstaltning:Systematisk sort-plet arbejde på statens veje (hovedlandeveje).

Det foreslås, at sort-plet arbejdet på hovedlandevejsnettet intensiveres.

Igennem de seneste 15 år har Vejdirektoratet arbejdet med opsøgning og udbedring af sorte pletter. Vejdirektoratet har udviklet en såkaldt koordineret ulykkesstatistik, hvor hele det overordnede vejnet (hovedlandeveje og landeveje) indgår. En koordineret ulykkesstatistik beregner gennemsnitlige risikoniveauer for en række definerede kryds- og strækningstyper. Ved hjælp af edb gennemregnes hele vejnettet én gang om året for at finde de særligt ulykkesbelastede steder (sorte pletter).

I de seneste 10 år har Vejdirektoratet gennemført sikkerhedsfremmende foranstaltninger på godt 300 steder med ulykkesophobninger. Den samlede effekt af denne indsats kan skønsmæssigt opgøres til, at der nu årligt er opnået en reduktion på 250 personskader svarende til en nedgang på knap 10% på hele hovedlandevejsnettet.

Erfaringerne fra den foregående 10-årsperiode viser, at det i dag er omtrent dobbelt så dyrt at spare én personskade som for 10 år siden. Dette skyldes, at det efter en årrække er blevet vanskeligere og dyrere at foreslå effektive foranstaltninger på de resterende sorte pletter. De enkleste og billigste midler er brugt.

Som typiske eksempler på foranstaltninger på sorte pletter fra de senere år kan nævnes:

- Sidevejsheller i firebenede kryds.
- Venstresvingsbaner i trebenede kryds.
- Forsætning af sidevejene i firebenede kryds, således at der etableres to tætliggende trebenede kryds i stedet.
- Ændringer i eksisterende signalregulerede kryds. Ændringerne kan vedrøre den signaltekniske, den geometriske eller den afmærkningsmæssige udform-

Forslag L-8.

ning. Etablering af separate venstresvingsfaser er et godt eksempel på sådanne ændringer.

- Rundkørsler i firebenede kryds i byer og på landet.
- Midterheller, fodgængerfelter og andre fartdæmpende foranstaltninger i byer.
- Kurveregulering af skarpe horisontalkurver.
- Vejbelysning i kryds eller på korte strækninger med flere mørkeuheld end normalt.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under Vejdirektoratet.

Udgift.

Det foreslås, at Vejdirektoratets sort-plet arbejde intensiveres ved at øge de årlige bevillinger i starten af perioden til 50 mio. kr. Beløbet foreslås aftrappet til 25 mio. kr. i det 12. år af perioden i takt med, at lønsomheden af sort-plet arbejdet falder.

I øjeblikket er den årlige investeringsramme på godt 25 mio. kr. Dog er rammen for 1988 ekstraordinært forøget med 20 mio. kr. til godt 45 mio. kr.

Investeringerne, der følger af denne foranstaltning, bliver i de 3 planperioder henholdsvis 143. 123 og 184 mio. kr. Den samlede investering i 12-årsperioden bliver således 450 mio. kr.

De årlige driftsudgifter anslås forøget med 2% af investeringerne svarende til henholdsvis 2,8 mio. 2.5 mio. og 3,7 mio. kr. i de 3 planperioder.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter for den første planperiode regnes til 14 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter for den anden planperiode regnes til 12 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter for den tredje planperiode beregnes til 18 mio. kr.

Effekt,

Hovedlandeveje (ekskl. motorveje) udgør i alt knap 4.000 km. **Årligt** bliver knap 3.000 personer skadet eller dræbt ved **trafikulykker** på dette vejnet.

Effekten er vurderet på baggrund af de seneste 10-15 års erfaringer med sort-plet arbejdet på statsvejene. Det koster i dag skønsmæssigt i gennemsnit 1,7 mio. kr. at nedbringe antallet af tilskadekomne med én om året. I slutningen af 12-årsperioden anslås det at koste det dobbelte svarende til 3,4 mio. kr. at opnå samme effekt.

Investeringer og effekt i de 3 planperioder kan opgøres til følgende:

	1) Investering	2) Effekt
1. planperiode (år 1-3 inkl.)	143	82 heraf 7 dræbte
2. planperiode (år 4-6 inkl.)	123	64 heraf 6 dræbte
3. planperiode (år 7-12 inkl.)	184	74 heraf 6 dræbte
<u>I alt i hele perioden</u>	<u>450</u>	<u>220 heraf 19 dræbte</u>

1) Samlet investering i mio. kr.

2) **Årligt** antal forebyggede personskader som følge af investeringen i den pågældende planperiode.

For en samlet investering på 450 mio. kr. i hele perioden forventes en årlig reduktion i slutningen af perioden på 220 personskader heraf 19 dræbte. Dette svarer til en reduktion på godt 7% i forhold til det nuværende niveau.

Den fulde effekt af foranstaltningen forventes opnået inden for handlingsplanens 12-årsprogram.

Bemærkninger.

Effekten er opgjort uafhængigt af effekten af de øvrige foranstaltninger.

Forslag L-8.

selv om det i nogle tilfælde vil være de samme personskader indgrebene er rettet imod.

Foranstaltningen er en fortsættelse og intensivering af en igangværende aktivitet og vil få effekt med det samme.

Mindretalsudtalelse.

Et mindretal (Jimmy Stahr, Margrete Auken og Lizzi Haaning) har ønsket at afgive følgende mindretalsudtalelse:

"Forslag om midlertidige foranstaltninger i sorte pletter.

Hvor en sort plet ikke umiddelbart kan fjernes med en ombygning etableres midlertidigt én eller flere af følgende foranstaltninger: Hastighedsnedsættelse ved skiltning og/eller bump, advarselsskiltning med "sort plet" eller midlertidig lysregulering (som det kendes fra vejarbejder).

Begrundelse.

Hvis man har lokaliseret en sort plet, vil det være urimeligt at vente med at foretage ændringer af stedet, til der er råd til en bedre løsning. Derfor foreslås ovennævnte, billige foranstaltninger i en overgangsperiode.

Effekt.

Ukendt, men hastighedsnedsættelser og lysreguleringer vides at virke sikkerhedsfremmende i andre sammenhænge.

Pris.

?"

Foranstaltning:Systematisk sort-plet arbejde på amtskommunernes veje (landeveje).

Det foreslås, at sort-plet arbejdet på landevejsnettet intensiveres.

Ulykkesrisikoen - udtrykt som antallet af ulykker i forhold til de kørte kilometer i bil - er for landevejene som helhed steget lidt i den seneste 10-årsperiode. For hovedlandevejene er niveauet i dag nogenlunde som for 10 år siden. Den gennemsnitlige ulykkesrisiko er i dag ca. 20 % højere på landevejsnettet end på hovedlandeveysnettet.

I princippet udføres sort-plet arbejdet i de enkelte amtskommuner efter den samme metode, som Vejdirektoratet anvender på hovedlandevejene. Det vurderes, at de amtskommuner, som er længst fremme med dette arbejde, har god erfaring i at bruge metoden.

Med hensyn til eksempler på typisk sort-plet arbejde henvises til de konkrete foranstaltninger, der er nævnt i forslag L-8.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under den enkelte amtskommune.

Udgift.

Det foreslås, at de 14 amtskommuner intensiverer bekæmpelsen af de sorte pletter ved samlet at øge de årlige investeringer til 60 mio. kr. Det eksakte årlige investeringsniveau i øjeblikket kendes ikke. men det er anslået til 25 mio. kr. De 60 mio. kr. er skønsmæssigt fastlagt ud fra den nuværende administrative og organisatoriske kapacitet. Investeringsniveauet på 60 mio. kr. foreslås fastholdt i hele 12-årsperioden, således at lønsomheden af sort-plet arbejdet på landevejene kommer på niveau med arbejdet på statens veje. Målet er at opnå samme gennemsnitlige ulykkesrisiko på de to vejnet.

Investeringerne i de 3 planperioder bliver henholdsvis 180, 180 og 360 mio. kr. Den samlede investering i 12-årsperioden bliver således 720 mio. kr.

Forslag L-9.

De årlige driftsudgifter anslås forøget med 2 % af investeringerne svarende til henholdsvis 3,6 mio. 3,6 mio. og 7,2 mio. kr. i de 3 planperioder.

Den årlige samfundsmæssige udgift er for den første og anden planperiode beregnet til 18 mio.kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift er for den tredje planperiode beregnet til 36 mio. kr.

Effekt.

Landevejsnettet har en samlet længde på 7.000 km. Årligt bliver godt 3.000 personer skadet eller dræbt ved trafikulykker på dette vejnet.

Det skønnes, at der i dag skal investeres i gennemsnit 0,8 mio. kr. for at nedbringe antallet af tilskadekomne med én om året. Dette tal er skønnet til det halve af niveauet på hovedlandevejene (1,7 mio. kr.) og til det dobbelte af niveauet på kommunevejene (0,4 mio.kr.). Ved udgangen af 12-årsperioden vurderes lønsomheden til at være faldet, så der skal investeres godt 3 mio. kr. for at opnå samme resultat.

Investeringer og effekt i de 3 planperioder kan opgøres til følgende:

	1) Investering	2) Effekt
1. planperiode (år 1-3 inkl.)	180	185 heraf 11 dræbte
2. planperiode (år 4-6 inkl.)	180	115 heraf 6 dræbte
3. planperiode (år 7-12 inkl.)	360	150 heraf 9 dræbte
I alt i hele perioden	720	450 heraf 26 dræbte
1) Samlet investering i mio. kr.		
2) Årligt antal forebyggede personskader som følge af investeringen i den pågældende planperiode.		

For en samlet investering på 720 mio. kr. i hele perioden forventes en årlig reduktion i slutningen af perioden på 450 personskader heraf 26 dræbte. Dette svarer til en reduktion på ca. 15% i forhold til det nuværende niveau.

Den fulde effekt af foranstaltningen forventes opnået inden for handlingsplanens 12-årsprogram.

Bemærkninger.

Effekten er opgjort uafhængigt af effekten af de øvrige foranstaltninger, selv om det i nogle tilfælde vil være de samme personskader, indgrebene er rettet imod.

Foranstaltningen er en fortsættelse og intensivering af en igangværende aktivitet og vil få effekt med det samme.

Mindretalsudtalelse.

Et mindretal (Jimmy Stahr, Margrete Auken og Lizzi Haaning) har ønsket at afgive følgende mindretalsudtalelse:

"Forslag om midlertidige foranstaltninger i sorte pletter.

Hvor en sort plet ikke umiddelbart kan fjernes med en ombygning etableres midlertidigt én eller flere af følgende foranstaltninger: Hastighedsnedsættelse ved skiltning og/eller bump, advarselsskiltning med "sort plet" eller midlertidigt lysregulering (som det kendes fra vejarbejder).

Begrundelse.

Hvis man har lokaliseret en sort plet, vil det være urimeligt at vente med at foretage ændringer af stedet, til der er råd til en bedre løsning. Derfor foreslås ovennævnte, billige foranstaltninger i en overgangsperiode.

Effekt.

Ukendt, men hastighedsnedsættelser og lysreguleringer vides at virke sikkerhedsfremmende i andre sammenhænge.

Pris.

?"

Foranstaltning:Systematisk sort-plet arbejde på kommunernes veje.

Det foreslås, at kommunerne igangsætter registrering og bekæmpelse af de sorte pletter på kommunevejene.

Knap 60% af alle skadede og dræbte ved trafikulykker i Danmark forekommer på det kommunale vejnet. 3 ud af 4 ulykker på dette vejnet sker på de mest trafikerede veje i byerne. Årligt bliver godt 8.000 skadet eller dræbt på kommunevejene.

Erfaringer fra gennemførte demonstrationsprojekter i 4 kommuner viser, at der i kommuner med store og mellemstore byer (mere end 10.000 indbyggere) typisk vil være ca. 15-20 sorte pletter, som skal ombygges efter en systematisk gennemgang.

Som typiske eksempler på gennemførte foranstaltninger i de ovenfor nævnte demonstrationsprojekter kan nævnes:

- Ændringer og suppleringer af kørebaneafmærkning og tavler i kryds, på strækninger og i kurver (f.eks. kantlinjer, midterlinjer, spærrelinjer, midterheller som afstribede spærreflader, baggrundsafmærkning i skarpe kurver osv.).
- Signaltekniske, afmærkningsmæssige eller geometriske ændringer i signalregulerede kryds.
- Fartdæmpning af strækninger med billige foranstaltninger (midterheller, afstribning, bump m.m.).
- Rundkørsler i kryds, eventuelt som erstatning for eksisterende signalanlæg.
- Indsnævring af store kryds ved hjælp af fortovsfremspring og/eller spærreflader.
- Cykelbaner, kantbaner og sikkerhedszoner på strækninger.

Forslag L-10.

- Særlig cykl i stafmærkning i kryds.
- Regulering af parkeringsforhold f.eks. ved etablering af parkeringsbåse eller ændringer af parkeringsrestriktioner.

Det foreslås, at der i kommuner med mere end 40-45 tilskadekomne pr. år på kommunevejsnettet sættes kraftigt ind lige fra starten af den første 3-årsperiode. Der udpeges sorte pletter, og ca. 15-20 steder i hver kommune ombygges i den første periode. I både anden og tredje planperiode gennemføres endnu en udpegning og ombygning af sorte pletter.

Der er i alt ca. 35 kommuner i denne gruppe. Hovedparten af kommunevejsuheldene sker i disse kommuner. Det vurderes som muligt at overføre den nødvendige viden til disse kommuner, således at arbejdet kan komme hurtigt i gang.

1 de øvrige ca. 240 kommuner foreslås fjernelsen af de sorte pletter først startet i den anden planperiode. I den tredje planperiode gennemføres endnu 2 udpegninger og ombygninger af de fundne sorte pletter.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte primærkommuner.

Udgift.

På grundlag af erfaringerne fra de statsstøttede demonstrationsprojekter i 4 kommuner anslås det 1 gennemsnit at forudsætte en investering på ca. 0,4 mio. kr. at fjerne én personskade ved starten af det systematiske sort-plet arbejde. I forbindelse med udbedringen af de sorte pletter, fundet ved den tredje udpegning i den tredje planperiode, anslås det i gennemsnit at være blevet dobbelt så dyrt at fjerne én personskade.

I de 35 kommuner foreslås investeringer i de 3 planperioder på henholdsvis 122, 115 og 73 mio. kr.

I de øvrige ca. 240 kommuner anslås investeringerne i anden og tredje planperiode til henholdsvis 75 og 110 mio. kr.

Driftsudgifterne anslås forøget med 2% af investeringerne svarende til henholdsvis 2,4 mio., 3,8 mio., og 3.7 mio. kr. i de 3 planperioder.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter for den første planperiode regnes til 12 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter for den anden planperiode regnes til 19 mio.kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter for den tredje planperiode regnes til 18 mio.kr.

Effekt.

Enkelte af landets kommuner har gennemført systematisk sort-plet arbejde. Det har vist sig, at der ved starten af en sådan indsats i de store og mellemstore kommuner kan forventes en total reduktion på 6-8% af de tilskadekomne på kommunevejene. Denne reduktion kan forventes opnået, når de sorte pletter fundet ved den første udpegning er udbedret. I de mindre kommuner vil effekten være mindre (ca. 4%), da der er færre sorte pletter, hvor der opnås stor reduktion i antallet af tilskadekomne og dræbte.

Udbedringen af de sorte pletter fundet ved anden og tredje udpegning kan ikke forventes at give samme høje effekt. Det skønnes, at effekten af den tredje udpegning vil være faldet til ca. en tredjedel af niveauet ved den første udpegning.

Forslag L-10.

I skemaet nedenfor er forslagets konsekvenser opgjort og sammenfattet.

Kommunegruppe	Antal tilskadekomne (inkl. dræbte pr. år) (1985)	1. periode			2. periode			3. periode		
		Effekt %	3) Effekt	4) Investering	Effekt %	3) Effekt	4) Investering	Effekt %	3) Effekt	4) Investering
København og Fr.berg	1.600	6	96	38	4	60	36	2	29	23
1) "Store" kommuner	3.500	6	210	84	4	132	79	2	63	50
2) "Mellemstore" kommuner	1.400	0	0	0	8	112	45	8	103	72
Øvrige kommuner	1.900	0	0	0	4	76	30	3	55	38
I alt	8.400	4	306 heraf 13 dræbte	122	5	380 heraf 16 dræbte	190	3	250 heraf 10 dræbte	183

Noter: 1) mere end ca. 40-45 tilskadekomne pr. år (ca. 35 kommuner).

2) mellem 20-25 og 40-45 tilskadekomne pr. år (ca. 45 kommuner).

3) årligt antal forebyggede personskader som følge af investeringen i den pågældende planperiode.

4) samlet investering i mio. kr.

For en samlet investering på i alt ca. 495 mio. kr. i 12-årsperioden forventes i slutningen af perioden opnået en årlig reduktion på 936 personskader, heraf 39 dræbte. Dette svarer til en reduktion på godt 11% i forhold til det nuværende niveau.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 12-årsprogram.

Bemærkninger.

Effekten er opgjort uafhængigt af de øvrige foranstaltninger, selv om det i nogle tilfælde vil være de samme personskader, indgrebene er rettet imod.

Det er ønskeligt, at sort-plet arbejdet koordineres med realiseringen af kommuneplanen, således at de gennemførte foranstaltninger passer ind i de langsigtede mål.

Mindretalsudtalelse.

Et mindretal (Jimmy Stahr, Margrete Auken og Lizzi Haaning) har ønsket at afgive følgende mindretalsudtalelse:

"Forslag om midlertidige foranstaltninger i sorte pletter.

Hvor en sort plet ikke umiddelbart kan fjernes med en ombygning etableres midlertidigt én eller flere af følgende foranstaltninger: Hastighedsnedsættelse ved skiltning og/eller bump, advarselsskiltning med "sort plet" eller midlertidig lysregulering (som det kendes fra vejarbejder).

Begrundelse.

Hvis man har lokaliseret en sort plet, vil det være urimeligt at vente med at foretage ændringer af stedet, til der er råd til en bedre løsning. Derfor foreslås ovennævnte, billige foranstaltninger i en overgangsperiode.

Effekt.

Ukendt, men hastighedsnedsættelser og lysreguleringer vides at virke sikkerhedsfremmende i andre sammenhænge.

Pris.

?"

Foranstaltning:Forbedring af firebenede kryds på trafikveje.

Det foreslås, at sikkerheden i firebenede ikke-signalregulerede kryds på trafikveje forbedres, således at denne type kryds som gruppe får bedre sikkerhed.

Det foreslås, at uregulerede firebenede kryds, hvor der er forekommet mindst 3 personskader på 3 år, forbedres med vejtekniske midler.

Alt efter hvilket uheldsbillede og hvilken krydsudformning, der er i et kryds, som skal forbedres, kan forskellige virkemidler anvendes. Der kan være tale om at tydeliggøre vigepligten for trafikanterne på den sekundære vej, f.eks. ved:

- etablering af sidevejsheller
- anlæg af overkørsel over den sekundære vej
- opsætning af stoptavler på sekundærvejen.

Der kan endvidere være tale om at markere et kryds, så det synliggøres for primærvejtrafikanterne. Det kan f.eks. ske ved:

- etablering af heller på primærvejen
- belægningsskift på primærvejen før vejkryds.

Endelig kan der foretages forbedringer, der forenkler trafikens afvikling, hvorved sikkerheden forbedres. Her kan der være tale om:

- etablering af venstresvingsbaner.

Firebenede kryds kan også ombygges fuldstændigt. Således er

- rundkørsler
- 2 trebenede kryds

gode alternativer.

Forslag L-11.

Der skal ved ombygning af kryds tages særligt hensyn til fodgængeres og cyklisteres sikkerhed i krydset. For eksempel kan fodgængeres forhold forbedres ved anlæg af støtteheller på trafikvejen. Cyklisteres sikkerhed på strækninger tilgodeses ofte med cykelstier på primærvejen. Ved kryds kan de føres ubrudt over sekundærvejen og eventuelt trækkes væk fra primærvejen, eller de kan afbrydes ved sekundærvejen. Det er vigtigt at bruge uheldsbilledet som grundlag for valg af løsninger.

I den første planperiode koncentrerer indsatsen især om de kryds, der udpeges som sorte pletter - i alt ca. 200. I anden planperiode vurderes det, om der yderligere kan forbedres nogle kryds. Det skønnes, at der kan være tale om ca. 100 kryds.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte vejbestyrelser.

Udgift.

Større ombygninger forudsætter en investering på ca. 1,5 mio. kr. pr. kryds. En gennemsnitsforbedring forudsætter en investering på ca. 400.000 kr.

Rettes indsatsen i første planperiode mod 200 kryds, bliver investeringen på 80 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 6,4 mio. kr.

I anden planperiode foreslås forbedret 100 kryds svarende til en samlet investering på 40 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 3,2 mio. kr.

Effekt.

Årligt kommer ca. 2.000 personer til skade eller bliver dræbt i uregulerede firebenede kryds. Det skønnes, at ca. to tredjedele eller ca. 1.300 af disse personer er kommet til skade eller blevet dræbt i kryds på trafikveje.

I den første planperiode, hvor sorte pletter på trafikvejene behandles, skønnes det, at 20% af de personskader, der er forekommet i trafikvejskryds, kan forebygges. Det forudsættes, at indsatsen rettes mod ca. 400 personskader pr. år, hvorved der forventes en reduktion på ca. 80 personskader pr. år, heraf 3 dræbte.

I den følgende planperiode forebygges ca. 20% af uheldene i de kryds, der ombygges. Det skønnes at være 30 personskader pr. år, heraf 1 dræbt, idet indsatsen rettes mod ca. 150 personskade pr. år.

Effekten forventes opnået ved udløbet af handlingsplanens 6-årsprogram.

Bemærkninger.

I den første planperiode indgår forbedringen af krydsene i sort-plet arbejdet, hvorfor der her ikke er medtaget effekt af foranstaltningen i planperiode 1.

Foranstaltning.Forbedring af firebenede kryds på lokal vej.

Det foreslås, at sikkerheden i firebenede ikke-signalregulerede kryds på lokalveje forbedres, således at denne type kryds som helhed får bedre sikkerhed.

Kryds mellem 2 lokalveje kan enten være prioriterede eller kryds med højrevigepligt.

For prioriterede kryds kan en væsentlig forbedring bestå i at gøre vigepligten helt klar og synlig. Det kan ske ved etablering af:

- bedre vigepligtsafmærkning (synlige hjårtænder og skiltning)
- overkørsler.

I kryds med højrevigepligt kan trafikanterne blive usikre, fordi vigepligtsformen ikke er almindelig i dag. Trafikanter fra alle fire retninger skal her i princippet køre frem med lav hastighed, således at de kan nå at holde tilbage for en trafikant fra højre. Mange trafikanter lever ikke op til kravet om lav hastighed.

For at fjerne usikkerheden, som kan give anledning til uheld, og for at tilstræbe en lav hastighed i krydset kan man pålægge trafikanter fra alle fire retninger vigepligt i krydset. Dette kan gøres ved at etablere

- hævede flader i krydsområdet
- rundkørsler i lokalvejskryds
- 4-vejs-stop
- lukning af 1 ben.

Krydsene kan også ændres til prioriterede kryds.

Foranstaltninger i kryds med højrevigepligt vil ofte være ukendte for trafikanterne, og de bør følges op af lokale kampagner.

Forslag L-12.

I den første planperiode tilstræbes det at forbedre de firebenede lokalvejskryds med ubetinget vigepligt, som er sorte pletter. Der vil formentlig være tale om i alt ca. 200 kryds.

I den anden og tredje planperiode forbedres yderligere et antal kryds, herunder hovedsagelig lokalvejskryds med højrevigepligt. Der findes formentlig omkring 1.500 af disse kryds i hele landet.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte vejbestyrelser.

Udgift.

Gennemsnitsinvesteringen ved ombygninger i den første planperiode vil være på ca. 150.000 kr. Ombygning af 200 kryds betyder således en samlet investering på ca. 30 mio. kr.

Gennemsnitsinvesteringen ved ombygninger i den anden og tredje planperiode skønnes at ligge på 150.000 kr. inkl. lokale kampagner. Hvis 1.500 kryds ombygges, bliver den samlede investering i de 2 planperioder 225 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter for den første planperiode beregnes til 2,4 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter for den anden og tredje planperiode beregnes til i alt 18 mio. kr., dvs. 9 mio. kr. for hver periode.

Effekt.

Det skønnes, at ca. 700 personer årligt kommer til skade eller bliver dræbt i disse kryds.

I den første planperiode rettes indsatsen mod lokalvejskryds, der er sorte pletter. I de 200 kryds, der foreslås ombygget, formodes der at være sket ca. 250 personskader årligt. Dette antal kan formentlig reduceres med ca. 20% svarende til 50 personskader pr. år, heraf 2 dræbte.

I den anden og tredje planperiode rettes indsatsen hovedsagelig mod højrevigepligtskryds. I alle disse kryds skønnes det, at der er sket ca. 300 personskader årligt. Ombygningerne skønnes at kunne reducere dette tal med 45, heraf 2 dræbte. Halvdelen af denne effekt forventes opnået ved udløbet af 6-årsperioden.

Den samlede effekt forventes opnået inden for handlingsplanens 12-årsprogram.

Bemærkninger.

Indsatsen i den første planperiode er overvejende rettet mod sorte pletter, hvorfor der her ikke er medtaget effekt af foranstaltningen i planperiode 1.

Foranstaltning:Forbedring af signalregulerede kryds.

Det foreslås, at sikkerheden i alle signalregulerede kryds vurderes, og at der 1 kryds med mindst 3 personskader på 3 år tages stilling til, om sikkerheden kan forbedres og da hvordan.

Signalregulerede kryds anlægges som regel for at sikre en god trafikafvikling. De antages ofte at forbedre trafiksikkerheden, men i mange signalregulerede kryds er sikkerheden imidlertid ringe.

Signalregulerede kryds er helt overvejende anlagt i byområder og kun i langt mere begrænset omfang i landområder. Behandlingen af signalregulerede kryds både i by og på land består i en gennemgang af uheldsbilledet og i en vurdering af, hvilke forbedringer der bør gennemføres i de enkelte kryds. Forbedringerne vil derimod ofte være afhængige af, om krydset ligger i by eller på land.

1. Signalregulerede kryds i byområde.

Det undersøges, om signalreguleringen er nødvendig af hensyn til trafikafviklingen.

a. Hvis krydset er uheldsbelastet og i øvrigt godt vil kunne fungere uden signalregulering, overvejes det at ændre det således:

- trebenet signalreguleret kryds ændres til trebenet ureguleret kryds.
- firebenet signalreguleret kryds ændres til to trebenede kryds eller til en rundkørsel.

b. Hvis signalreguleringen skal opretholdes, overvejes det at foretage forbedringer i krydset. Det kan være signaltekniske ændringer som for eksempel:

Forslag L-13.

- indførelse af en mere kompliceret teknik (én eller flere separate faser).
- forenkling af signalet, så det ikke fejlfortolkes.
- forlængelse af mellemtiden, dvs. en forlængelse af tidsrummet fra rødt i den ene retning til grønt i den anden retning.
- trafikstyring, der går ud på, at signalet tager hensyn til den skiftende trafik.
- samordning, der indebærer kobling af signalanlæg i forskellige kryds.

Forbedringer kan også bestå i ændringer i geometri og afmærkning på kørebanen eventuelt kombineret med ændringer i selve signalet.

2. Signalregulerede kryds i landområder.

Her vil signalregulering sjældent være nødvendig af hensyn til trafikafviklingen. Et uheldsbelastet signalreguleret kryds vil ofte med fordel kunne ændres til én af følgende løsninger:

- en rundkørsel
- 2 trebenede kryds
- et firebenet kryds med stoppligt.

Hvis signalreguleringen ønskes opretholdt, kan sikkerheden forbedres ved anvendelse af særlig signalteknik.

I den første planperiode koncentrerer indsatsen om de signalregulerede kryds, der udpeges som sorte pletter. I de følgende to planperioder udvides indsatsen til også at omfatte de øvrige signalregulerede kryds.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte vejbestyrrelser.

Udgift.

Investeringen ved forbedring af signalregulerede kryds er varierende fra ca. 10.000 kr. til ca. 1.5 mio. kr.

I den første planperiode skønnes det, at der vil kunne ombygges 200 kryds for 1 gennemsnit 750.000 kr. pr. kryds - i alt en investering på 150 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 12 mio. kr.

I den anden planperiode skønnes det, at der vil kunne ombygges 400 kryds for i gennemsnit 500.000 kr. pr. kryds - i alt en investering på 200 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 16 mio. kr.

I den tredje planperiode skønnes det, at der vil kunne ombygges yderligere 100 kryds for i gennemsnit 250.000 kr. pr. kryds - i alt en investering på 25 mio. kr.

Den årlige samfundsmæssige udgift kan herefter beregnes til 2 mio. kr.

Effekt.

Årligt kommer ca. 1.500 personer til skade i signalregulerede kryds, svarende til godt 10% af det samlede antal personskader. Ca. halvdelen af de tilskadekomne er lette trafikanter. Ca. 60 trafikanter omkommer årligt ved ulykker i signalregulerede kryds.

Den sikkerhedsmæssige effekt af forbedringer i signalregulerede kryds er afhængig af, hvilke ændringer der foretages. Det er vigtigt for at opnå en god effekt, at der ofres megen opmærksomhed på at sikre de lette trafikanter. Det vurderes, at der i gennemsnit kan spares 25% af personskaderne i de ændrede kryds, måske lidt mere i den første planperiode og lidt mindre i den sidste.

Den skønnede reduktion i antallet af personskader som resultat af foranstaltninger iværksat i hver af de 3 perioder udgør henholdsvis 110, 150 og 20 pr. år, heraf 4, 6 og 1 dræbte ved udgangen af planperioden, svarende til i alt 280 pr. år, heraf 11 dræbte, ved udgangen af 12-årsperioden.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 12-årsprogram.

Bemærkninger.

I den første planperiode indgår forbedringen af de signalregulerede kryds

Forslag L-13.

som en del af sort-plet arbejdet, hvorfor der her ikke er medtaget effekt af foranstaltningen i planperiode 1.

Foranstaltning:Faste genstande uden for kørebanen.

Det foreslås, at de enkelte vejbestyrelser foretager en systematisk registrering af de steder på vejnettet, hvor der sker forholdsmæssigt mange ulykker med faste genstande. Ved faste genstande forstås træer, lysmaster, færdselstavler, autoværn og bygninger.

Efter registreringen foretages en trafiksikkerhedsmæssig vurdering af de steder, hvor faste genstande skønnes at være mest udsat for påkørsel. Vurderingen foretages af de(n) tekniker(e), der i vejbestyrelsen beskæftiger sig med trafiksikkerhed. Er der på et sted sket uheld, eller er der stor sandsynlighed for, at det vil ske, overvejes det, om genstanden skal fjernes, kan flyttes ud i en sikker afstand fra kørebanen eller skal beskyttes. På strækninger med autoværn vurderes det, om det skal udskiftes eller fjernes.

Autoværn opsættes som en passiv sikkerhedsforanstaltning, men er samtidig et udsat påkørselsobjekt. For at reducere alvorligheden af ulykken, er det derfor vigtigt, at der foretages en løbende vurdering af autoværnets tilstand og behovet for placeringen.

I byerne flyttes udsatte tavler og lysmaster fra kørebanekant til bagkant på fortov.

Ved flytning af genstande skal vejreglernes afstandskriterier overholdes.

Administrationen af foranstaltningen vil henhøre under de enkelte vejbestyrelser.

Udgift.

Det er meget vanskeligt at foretage et skøn over den samlede udgift, dels fordi man ikke ved, hvor mange træer/master der skal flyttes for at fjerne et uheld, dels fordi udgiften kan variere meget. Det koster kun få hundrede kroner at flytte en færdselstavle, mens flytning af et træ/mast kan koste 10-50.000 kr. Det skønnes derfor, at forebyggelse af et uheld gennemsnitligt forudsætter en investering på 0,5 mio. kr.

Forslag L-14.

Det foreslås, at der for hele 12-årsperioden investeres ca. 100 mio. kr. til at fjerne/flytte udsatte faste genstande uden for kørebanen. Det betyder, at investeringen pr. planperiode gennemsnitlig bliver 35 mio. kr.

De årlige driftsudgifter anslås til 2% af anlægsudgifterne.

Aktiviteterne i hver af de 3 planperioder medfører en årlig samfundsmæssig udgift på 3,5 mio. kr.

Effekt.

Hvert år kommer ca. 2.300 personer til skade i ulykker med faste genstande uden for kørebanen. Det svarer til 16% af det samlede antal personskader. Ca. 130 personer bliver dræbt. Hovedparten (84%) af personskaderne sker ved eneuheld. To tredjedele af ulykkerne sker på kommuneveje.

Det antages, at der ved en investering på ca. 100 mio. kr. i den 12-årige periode kan forebygges 195 personskader og 13 dræbte. I den første planperiode forventes forebygget 75 personskader og 6 dræbte. I den anden planperiode forventes forebygget 60 personskader og 4 dræbte, og i den tredje planperiode forventes forebygget 50 personskader og 3 dræbte.

Effekten forventes opnået inden for handlingsplanens 12-årsprogram.

Bemærkninger.

Ulykkesbekæmpelsen bør koncentreres på vejnettet uden for byerne. Bekæmpelse af ulykker mod faste genstande i byerne er uoverskueligt, og det kan derfor være vanskeligt med en koncentreret indsats. Dog bør færdselstavler og master i vejkant flyttes.

En systematisk flytning af vejtræer og master på en strækning kan betyde, at en ledelinje forsvinder. Det er derfor vigtigt at få ledelinjens betydning vurderet i den samlede ulykkesbesparelse.

Foranstaltning:Lokale informationsaktiviteter.

Det foreslås, at amter og kommuner tillægges et selvstændigt ansvar for formidling af information, herunder kampagner, om forhold af betydning for færdselssikkerheden.

Det drejer sig blandt andet om individuel information og rådgivning, f.eks. information formidlet gennem sundhedspersonale til småbørnsforældre og ældre.

Det drejer sig også om information til afgrænsede, mindre grupper, f.eks. forældregrupper (børnehave og skole), medlemmer af idrætssklubber og børne- og ungdomskorps, medlemmer af foreninger med generelle almennyttige mål (f.eks. rotaryklubber og pensionistklubber). Disse eksempler er alle primære modtagere, men der er også vigtige grupper af sekundære informationsmodtagere, f.eks. lokale bevrterere, lokale køreskoler, lokale ledere af børne- og ungdomsarbejde, lokale praktiserende læger. Information til grupper vil oftest have form af samtaler/causerier/foredrag støttet af særligt audiovisuelt materiale og evt. af brochurer.

Lokale arbejdspladser kan også danne rammen om forskellige informationsaktiviteter. Det vil især være arbejdspladser, som giver anledning til megen trafik, erhvervsmæssigt og/eller i form af hjem-arbejdsstedstrafik, f.eks. vognmandsvirksomheder, busselskaber, hyrevognsselskaber, større virksomheder med mange fjerntboende medarbejdere.

Lokal information omfatter også den, som bør gives i forbindelse med nye trafikantlæg, mindre såvel som større: cykelbaner, cykelstier, stilleveje, signalregulering, rundkørsler, krydsombygninger, ensretninger, miljøprioriterede gennemfartsveje osv. For sådanne foranstaltninger gælder generelt, at deres sikkerhedsmæssige effekt øges - undertiden står eller falder - med lokalbefolkningens forståelse af, hvorfor de er gennemført, og hvordan de skal bruges. Informationen kan f.eks. formidles gennem husstandsomdelte tryksager, omtale og annoncering i den lokale presse og undertiden ved borgermøder.

I den lokale information indgår også kampagner, der er lokale tilpasninger af landsdækkende kampagnetemaer, som støttes med centrale aktiviteter og ma-

Forslag L-15.

aterialer. Sådanne kampagner vil typisk være baseret på omtale i lokale medier, biografreklamer, synliggørende plakater og lokalt postomdelt materiale.

Sidst men ikke mindst omfatter lokal information også information af mere generel karakter om lokale/regionale trafiksikkerhedsforhold. Sådant information bidrager blandt andet til at skabe den lokale interesse for trafiksikkerhed, som kan være en forudsætning for, at andre aktiviteter lykkes.

Forslaget forudsætter øget adgang for de lokale myndigheder til at søge bistand gennem en central konsulenttjeneste, f.eks. ved en udbygning af Rådet for Større Færdselssikkerheds tilbud på dette område og ved udnyttelse af Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltningers særlige erfaringer med lokale kampagner for sikker brug af vejtekniske foranstaltninger.

Udgift.

En stor del af de lokale informationsaktiviteter forventes formidlet af frivillige medarbejdere eller som led i andet lønnet offentligt arbejde. Lokal pressedækning vil i vid udstrækning kunne opnås uden betaling. Udgifterne vil først og fremmest falde på den professionelle tilrettelæggelse og produktion af materialerne og på distributionen af disse materialer. Lokal information om vej- og trafiktekniske foranstaltninger bør indgå i anlægsbudgetterne.

Det skønnes under disse forudsætninger, at de årlige udgifter til lokal information i første planperiode vil være ca. 12 mio. kr., (6 mio. kr. i amtskommunerne og 6 mio. kr. i kommunerne). I anden planperiode øges disse udgifter med 7 mio. kr. (heraf 1 mio. kr. i amtskommunerne og 6 mio. kr. i kommunerne) og i løbet af tredje planperiode med yderligere 6 mio. kr. (heraf 1 mio. kr. i amtskommunerne og 5 mio. kr. i kommunerne).

Effekt.

Denne foranstaltnings forventede effekt lader sig kun vanskeligt anslå. Men dens mulige gennemslagskraft er betydelig, da det netop lokalt i høj grad er muligt at målrette informationen til de trafikantgrupper, som den vedkommer.

For eksempel vil de lokale vejtekniske foranstaltninger i løbet af hele 12-årsperioden repræsentere en halvering af antallet af dræbte og tilskadekomne på veje i byområder. Ved en 10% forbedring af dette resultat gennem lokal information spares ca. 400 tilskadekomne pr. år, inkl. ca. 15 dræbte.

Dertil kommer resultatet af den lokale information til særlige målgrupper og resultatet af den generelle information. Det er et forsigtigt skøn, at effekten heraf vil være af samme størrelse. Efter første periode anslås effekten til 250 tilskadekomne, inkl. ca. 10 dræbte. Ved forøgelsen af aktiviteterne i anden planperiode øges effekten med yderligere ca. 250 tilskadekomne, inkl. ca. 10 dræbte. Den samme stigning i effekten forventes opnået også i tredje planperiode.

Bemærkninger.

Både udgiftsskøn og effektskøn for denne foranstaltning er usikre, men forsigtige. Desuden er der ikke taget hensyn til, at de mange adfærdsregulerende foranstaltninger, der indgår i handlingsplanen, medfører et behov for vedligeholdende information. Det er en vigtig opgave for den lokale informationsaktivitet. Den må altså delvis anses for en driftsudgift til opretholdelse af den færdselssikkerhedsmæssige effekt af handlingsplanens øvrige foranstaltninger.

Foranstaltning:Styrkelse af undervisningen i færdselssikkerhed.

Det foreslås, at eksisterende undervisning i færdselssikkerhed styrkes, og at nye former for undervisning om emnet bliver iværksat på lokalt initiativ.

Den organiserede og strukturerede trafikoplæring, der finder sted i en del børnehaver og børnehaveklasser, bør støttes med bevillinger til materialer og uddannelse af personalet.

Den obligatoriske undervisning i skolerne, der stort set slutter på 6. klassetrin, kan styrkes på lokalt initiativ, blandt andet ved at integrere emnet i andre fag i skolernes ældste klasser og ved at forbedre lærernes adgang til at søge efteruddannelse i faget.

De unge, der er i gang med gymnasiale eller erhvervsfaglige uddannelser eller er under uddannelse i forsvaret, bør tilbydes undervisning i trafiksikkerhedsstof, evt. som en integreret del af anden teknisk eller samfundsfaglig undervisning. Denne del af foranstaltningen er beskrevet i forslag S-8.

I kommuner, hvor der ikke tilbydes traktorførerundervisning gennem lokale køreskoler, og hvor der er et lokalt behov for sådan undervisning, bør sådanne kursus søges oprettet på ungdomsskoler eller i tilsvarende organisatoriske rammer.

Ungdoms- og aftenskoler bør tilskyndes til at udvikle kursus, hvori trafiksikkerhed kan indgå, f.eks. kursus i trafiksystemer eller sundhedslære.

Der tilbydes kursus for ældre om særlige forhold af betydning for deres færdselssikkerhed. Materialet udvikles og distribueres af Rådet for Større Færdselssikkerhed i en form, som er direkte anvendelig for de private frivillige foreninger, der arbejder for og blandt ældre.

Udgift.

Det tilstræbes, at alle kontaktlærere hvert tredje år kan deltage i et dag-

Forslag L-16.

kursus i emnet. Skolernes bevillinger til materialer øges til et niveau, der sikrer, at ajourførte materialer er til stede i tilstrækkeligt omfang. Til denne styrkelse af skolernes færdselsundervisning afsættes årligt 4 mio. kr.

Der tilbydes korte kursus for børnehavepersonale i et omfang, der kan vedligeholde personalets interesse for og kompetence til trafikopdragende aktiviteter. Der afsættes årligt 1 mio. kr. til dette formål.

Færdselssikkerhedsundervisning inden for rammerne af frivillig voksenundervisning antages at indgå med ca. 10 undervisningstimer i et kursus af bredere indhold. Kursus udbydes hvert halvår. Der regnes med ca. 500 hold pr. år (af minimum 12 elever) svarende til en årlig udgift på 1,5 mio. kr. inkl. materialer.

Årlige udgifter til produktion og distribution af materialer til brug i kursus for ældre skønnes at blive 3 mio. kr.

Udgifter til andre undervisningsmæssige initiativer ansættes til 0,5 mio. kr., og den årlige samfundsmæssige udgift til styrkelse af undervisningen inden for området andrager herefter ca. 10 mio. kr.

Indsatsen opbygges 1 løbet af de to første planperioder, således at de årlige samfundsmæssige udgifter ved udgangen af første planperiode er 5 mio. kr. og stiger til 10 mio. kr. ved udgangen af anden planperiode.

Effekt.

En styrket færdselsundervisning forventes på kort sigt at føre til en reduktion i antallet af færdselsulykker med de trafikantgrupper, der undervises. Undervisningen forventes imidlertid også at have en virkning ved på længere sigt at øge forståelsen for trafikens sikkerhedsproblemer, som kan befordre den positive effekt af andre foranstaltninger.

Den foreslåede aftenskoleundervisning vil således have en direkte uheldsforebyggende effekt for de forholdsvis få, som følger den, men langt vigtigere kan det vise sig at være, at en del af disse kursister vil spille en rolle som meningsdannere i den offentlige debat.

Den foreslåede styrkelse af oplæringen og undervisningen af både førskolebørn og skolebørn skønnes at kunne reducere disse aldersgruppers uheld som aktive trafikanter med ca. 5%, dvs. at antallet af dræbte og tilskadekomne falder med henholdsvis ca. 3 og ca. 45.

Aftenskolekursus for voksne vil efter 12 år have omfattet ca. 2% af alle kørekortindehavere. Antages det, at disses uheld som bilister reduceres med 10%, svarer det til, at ca. 0,2% af personskaderne ved disse ulykker, ca. 1 dræbt og ca. 20 tilskadekomne, forebygges.

Undervisningen af ældre indeholder betydelige uhedsreducerende muligheder. Det skønnes forsigtigt, at den kan reducere personskaderne i aldersgruppen med ca. 5%. Herved forebygges ca. 80 personskader inkl. ca. 8 dræbte pr. år.

I alt antages denne foranstaltning som direkte effekt at forebygge ca. 150 personskader pr. år. inkl. ca. 12 dræbte.

Ved udgangen af første planperiode vil ca. halvdelen af effekten være opnået.

Forudsætninger om vejnettet og ulykkesforekomsten på vejnettet.

Indledning.

Ved udarbejdelsen af foranstaltningerne L-1 til og med L-14 har det været nødvendigt at gøre nogle antagelser om vejnettet og ulykkesforekomsten på dette vejnet. Der findes ikke umiddelbart tilgængelige opgørelser af disse tal på landsplan, så der er taget udgangspunkt i de opgørelser, der er blevet lavet i forbindelse med Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltningers Demonstrationsprojekt Systematisk Ulykkesbekæmpelse for nogle enkelte kommuner.

En sådan opregning til landsdækkende tal må efter sagens natur være behæftet med en endog meget betydelig usikkerhed.

Vejnettet.

Dagens vejnet i byområder består af trafikveje og lokalveje, og for trafikvejenes vedkommende indgår der - foruden kommunevejene - stats- og amtsveje. Endvidere har der været behov for en opdeling i "større" og "mindre" byer. Herved får man ganske mange opdelinger, men tallene er sammenstillet i nedenstående oversigt:

Dagens vejnet i byområder. Alle byer.

	Kommuneveje	Amts- og statsveje	I alt
Trafikveje	7.500 km	1.700 km	9.200 km
Lokalveje	37.000 km	-	37.000 km
Total:	44.500 km	1.700 km	46.200 km

Dagens vejnet i byområder. Større byer.

	Kommuneveje	Amts- og statsveje	I alt
Trafikveje	5.700 km	800 km	6.500 km
Lokalveje	28.300 km	-	28.300 km
Total:	34.000 km	800 km	34.800 km

Dagens vejnet i byområder. Mindre byer.

	Kommuneveje	Amts- og statsveje	I alt
Trafikveje	1.800 km	900 km	2.700 km
Lokalveje	8.600 km	-	8.600 km
Total:	10.400 km	900 km	11.300 km

Ulykker.

Beregnings af de forventede ulykkesbesparelser i beskrivelsen af foranstaltningerne er baseret på ulykkesoplysningerne fra 1985 - de nyeste tal, der foreligger endeligt rapporteret. I byområder var der i 1985 8.800 tilskadekomne, inkl. 320 dræbte. Andelen af dræbte er derfor i beregningerne sat til 4%.

I beregningerne har der endvidere været behov for oplysning om personskadernes fordeling på de forskellige vejtyper. Med udgangspunkt i erfaringerne fra demonstrationsprojektet er det skønnet, at antallet af tilskadekomne på de forskellige vejtyper fordeles sig som vist i nedenstående oversigt:

Dræbte og tilskadekomne i byområder (1985).

	I større byer	I mindre byer	I alt
På trafikveje	4.300	2.700	7.000
På lokalveje	1.400	400	1.800
Total:	5.700	3.100	8.800

Beregning af årlig samfundsmæssig udgift ved de enkelte foranstaltninger.

Den årlige samfundsmæssige udgift beregnes som samfundsrenten (8% p.a.) af investeringen med tillæg af den årlige driftsudgift. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2.2.

Foranstaltning.	Investering mio. kr.	Forrentning af investering (8%) mio. kr.	Drifts- udgift mio. kr.	Årlig samfunds- mæssig udgift mio. kr.	
S-1 Supplerende sidespejle på lastbiler.	16	1,3	1,1	2,4	
S-2 Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr					
a. Blokeringsfri bremses	925	74	125	199	
b. Sikkerhedsseler (inkl. kampagne)	46	3,7	4,5	8,2	
c. Sideafskærmning	60	4,8	6	10,8	
d. Auditivt bakningsvarsel	8	0,6	0,8	1,4	
e. Sidemarkeringslys	37,8	3	3,4	6,4	
S-3 Køreløys i dagtimerne på biler (inkl. kampagne)	2,5	0,2	27	27	
S-4 Højtsiddende ekstra stoplys	360	29	30	59	
S-5 Sikkerhedsseler i personbiler					
(a) monteringspligt på bagsædet,	a) 92	a) 7,4	a) 0	a) 7,4	23,2
b) brugspligt for børn på forsædet,	b) 0	b) 0	b) 15	b) 15	
c) kampagnevirksomhed)	c) 2,5	c) 0,3	c) 0,5	c) 0,8	
S-6 Brugspligt af sikkerhedsseler på bagsædet af personbiler					
(a) montering S-5),	a) 92	a) 7,4	a) 0	a) 7,4	7,9
b) kampagnevirksomhed)	b) 0	b) 0	b) 0,5	b) 0,5	
S-7 Motorcykelpakke					
a) Sikkerhedsdragter	52,5	4,2	10	14,2	21
b) Beskyttelseskåber	50,4	4,0	2,4	6,4	
c) Blokeringsfri bremses (afgiftsnedsættelse)	0	0	0	0	
d) Kampagne	0	0	0,5	0,5	
S-8 Videregående færdselsundervisning for 15-19 årige	0	0	4,5	4,5	

Foranstaltning.	Investering mio. kr.	Forrent- ning af investering (8%) mio. kr.	Drifts- udgift mio. kr.	Årlig samfunds- mæssig udgift mio. kr.
S-9 Kampagnemæssige foranstaltninger mod promille- og spirituskørsel.	0	0	1	1
S-10 Behandlingstilbud til motorførere, som er dømt for spiritus- eller promillekørsel.	0	0	0,2	0,2
S-11 Køreteknisk kursus i uddannelsen til lastbil og buskørekort.	25	2	11	13
S-12 Obligatorisk efteruddannelse for erhvervschauffører	0 (25)	0 (2)	24,5 (35,5)	24,5 (37,5)
S-13 Kampagnemæssige foranstaltninger over for unge bilister/motorcyklister	0	0	5	5
S-14 Intensiveret færdselskontrol a) mandskab og udstyr hos politiet, b) spoler til hastighedsmåling	19,8 32,2	1,6 2,6	112 24	113,6 26,6
S-15 Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttelseshjelme til cyklister.	309	24,7	32,5	57
S-16 Forbedret oversigt i kryds.	2	0,2	0	0,2
L-1 Differentierede hastighedsgrænser i byer	230	18,4	4,6	23
L-2 Områdevis trafiksanering og omdannelse af trafikveje til lokalveje Periode 2 Periode 3	813 1.553	65 124	16 31	81 155
L-3 Hastighedsdæmpende ombygninger af trafikveje i større byer Periode 2 Periode 3	1.625 1.625	130 130	32 32	162 162
L-4 Sanering af gennemfarter i småbyer Periode 2 Periode 3	500 500	40 40	10 10	50 50
L-5 Cykelbaner i byer.	61	4,9	18	23
L-6 Cykelstier i byer.				
L-7 Kantbaner på landet.	98,1	7,8	20	28
L-8 Systematisk sort-plet arbejde på statens veje (hovedlandeveje) Periode 1 Periode 2 Periode 3	143 123 184	11,5 9,8 14,7	2,8 2,5 3,7	14 12 18

Foranstaltning.	Investering mio. kr.	Forrent- ning af investering (8%) mio. kr.	Drifts- udgift mio. kr.	Årlig samfunds- mæssig udgift mio. kr.
L-9 Systematisk sort-plet arbejde på amtskommunernes veje (landeveje)				
Periode 1	180	14,4	3,6	18
Periode 2	180	14,4	3,6	18
Periode 3	360	28,8	7,2	36
L-10 Systematisk sort-plet arbejde på kommunernes veje				
Periode 1	122	9,8	2,4	12
Periode 2	190	15,2	3,8	19
Periode 3	183	14,6	3,7	18
L-11 Forbedring af firebenede kryds på trafikveje.				
Periode 2	40	3,2	0	3,2
L-12 Forbedring af firebenede kryds på lokalveje				
Periode 2	112	9	0	9
Periode 3	112	9	0	9
L-13 Forbedring af signalregulerede kryds				
Periode 2	200	16	0	16
Periode 3	25	2	0	2
L-14 Faste genstande uden for kørebanen				
Periode 1	35	2,8	0,7	3,5
Periode 2	35	2,8	0,7	3,5
Periode 3	35	2,8	0,7	3,5
L-15 Lokale informationsaktiviteter				
Periode 1	0	0	12	12
Periode 2	0	0	7	7
Periode 3	0	0	6	6
L-16 Styrkelse af undervisning i færdssikkerhed				
Periode 1	0	0	5	5
Periode 2	0	0	5	5

Beregning af de enkelte foranstaltningers lønsomhed.

Ved lønsomhedsberegningen sættes foranstaltningens effekt i relation til den årlige samfundsmæssige udgift ved foranstaltningen.

Effekten for hver enkelt foranstaltning er angivet i bilag 1 som antal forebyggede dødsfald (D) og antal forebyggede personskader i øvrigt (T). På dette grundlag beregnes, jf. afsnit 2.2.4., den årlige effekt $N = 34 \times D + T$.

Den årlige samfundsmæssige udgift er for hver enkelt foranstaltning beregnet i bilag 3.

Lønsomheden fremkommer herefter som forholdet mellem den ved foranstaltningen opnåede årlige effekt, N, og den årlige samfundsmæssige udgift.

		Årlig effekt			Årlig samfundsmæssig udg. mio. kr.	Lønsomhed
		D	T	N		
S-1	Supplerende sidespejle på lastbiler	3	10	112	2,4	47
S-2	Skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr					
	a. Blokeringsfri bremses	8	57	329	199	2
	b. Sikkerhedsseler	2	48	116	8,2	14
	c. Sideafskærmning	7	13	251	10,8	23
	d. Auditivt bakningsvarsel	2	5	73	1,4	52
	e. Sidemarkeringslys	1	6	40	6,4	6
S-3	Kørellys i dagtimerne på biler	17	323	901	27	33
S-4	Højtsiddende ekstra stoplys	3	85	187	59	3
S-5	Sikkerhedsseler i personbiler (monteringspligt på bagsædet, brugspligt for børn på for-sædet, kampagnevirksomhed)	7	148	386	23,2	17
S-6	Brugspligt af sikkerhedssele på bagsædet af personbiler	16	254	798	7,9	101
S-7	Motorcykelpakke	12	133	541	21	26

		Årlig effekt			Årlig sam- fundsmæs- sig udg. mio. kr.	Lønsom- hed
		D	T	N		
S-8	Videregående færdselsunder- visning for 15-19 årige	12	225	633	4,5	141
S-9	Kampagnemæssige foranstalt- ninger mod promille- og spirituskørsel	27	338	1.256	1	1.256
S-10	Behandlingstilbud til motor- førere, som er dømt for spi- ritus- eller promillekørsel	3	42	144	0,2	720
S-11	Køreteknisk kursus i uddan- nelsen til lastbil- og bus- kørekort	9	71	377	13	29
S-12	Obligatorisk efteruddannelse for erhvervschauffører	9	71	377	37,5	10
S-13	Kampagnemæssige foranstalt- ninger over for unge bi- lister/motorcyklister	35	665	1.855	5	371
S-14	Intensiveret færdsels- kontrol	100	1.400	4.800	140	34
S-15	Kampagnevirksomhed for anvendelse af beskyttel- seshjelme til cyklister	7	120	356	57	6
S-16	Forbedret oversigt i kryds	1	19	53	0,2	265
L-1	Differentierede hastig- hedsgrænser i byer	22	528	1.276	23	55
L-2	Områdevis trafiksanering og omdannelse af trafik- veje til lokalveje					
	Periode 2	14	336	812	81	10
	Periode 3	18	492	1.104	155	7
L-3	Hastighedsdæmpende ombyg- ninger af trafikveje i større byer					
	Periode 2	10	250	590	162	4
	Periode 3	10	250	590	162	4
L-4	Sanering af gennemfarter i småbyer					
	Periode 2	5	95	265	50	5
	Periode 3	5	95	265	50	5
L-5	Cykelbaner i byer	1	26	60	23	3
L-6	Cykelstier i byer					

		Årlig effekt			Årlig sam- fundsmæs- sig udg. mio. kr.	Lønsom- hed
		D	T	N		
L-7	Kantbaner på landet	6	63	267	28	10
L-8	Systematisk sort-plet arbejde på statens veje (hovedlandeveje)					
	Periode 1	7	75	313	14	22
	Periode 2	6	58	262	12	21
	Periode 3	6	68	272	18	15
L-9	Systematisk sort-plet arbejde på amtskommunernes veje (landeveje)					
	Periode 1	11	174	548	18	30
	Periode 2	6	109	313	18	17
	Periode 3	9	141	447	36	12
L-10	Systematisk sort-plet arbejde på kommunernes veje					
	Periode 1	13	293	735	12	60
	Periode 2	16	364	908	19	48
	Periode 3	10	240	580	18	32
L-11	Forbedring af firebenede kryds på trafikveje					
	Periode 2	1	29	63	3,2	20
L-12	Forbedring af firebenede kryds på lokalveje					
	Periode 2	1	22	56	9	6
	Periode 3	1	22	56	9	6
L-13	Forbedring af signal- regulerede kryds					
	Periode 2	6	144	348	16	22
	Periode 3	1	19	53	2	27
L-14	Faste genstande uden for kørebanen					
	Periode 1	6	75	279	3,5	80
	Periode 2	4	60	196	3,5	56
	Periode 3	3	50	152	3,5	43
L-15	Lokale informations- aktiviteter					
	Periode 1	10	240	580	12	48
	Periode 2	10	240	580	7	83
	Periode 3	10	240	580	6	97
L-16	Styrkelse af undervisnin- gen i færdselssikkerhed					
	Periode 1	6	69	273	5	55
	Periode 2	6	69	273	5	55

Fordeling af investeringer og driftsudgifter ved handlingsplanens gennemførelse mellem stat, amtskommuner, kommuner og private.

Opgørelsen af investeringerne er foretaget for alle 3 planperioder under ét.

Opgørelsen af driftsudgifter gælder de løbende årlige udgifter herunder afskrivninger, når programmet er fuldt gennemført. Renteudgiften til foretagne investeringer er ikke medtaget i driftsudgifterne.

Foranstaltning.	Mindst lønsom	Investering under program i mio. kr.				Årlig driftsudgift ved fuld effekt i mio. kr.			
		Stat	Amts-kommuner	Kommuner	Private	Stat	Amts-kommuner	Kommuner	Private
S-1					16				1,1
S-2									
a	X				925				125,0
b		1,0			45				4,5
c					60				6,0
d					8				0,8
e	X				38				3,4
S-3		2,5							27,0
S-4	X				360				30,0
S-5		2,5			92	0,5			15,0
S-6						0,5			
S-7									
a					53				10,0
b					50				2,4
c									
d						0,5			
S-8						3,0	1,5		
S-9						1,0			
S-10						0,2			
S-11					25				11,0
S-12									24,5
S-13						5,0			
S-14		52,0				136,0			
S-15	X				309	1,0			31,5
S-16		2,0							
I alt		60,0	0	0	1981	147,7	1,5	0	292,2
I alt uden de 4 mindst lønsomme		60,0	0	0	349	146,7	1,5	0	102,3

Foranstaltning.	Mindst lønsom	Investeringsprogram i mio. kr.				Årlig driftsudgift ved fuld effekt 1 mio. kr.			
		Stat	Amts-kommuner	Kommuner	Private	Stat	Amts-kommuner	Kommuner	Private
L-1		13	30	187		0,3	0,6	3,7	
L-2				2366				47	
L-3	X	124	276	2850		2,5	5,5	57,0	
L-4	X	310	690			6,2	13,8		
L-5	X	10	31	20		3,0	9,0	6,0	
L-6									
L-7			98				20,0		
L-8		450				9,0			
L-9			720				14,4		
L-10				495					9,9
L-11		8	20	12					
L-12	X			225					
L-13		75	49	101					
L-14		41	31	28		0,8	0,6	0,6	
L-15							8,0	17,0	
L-16								10,0	
I alt		1031	1945	6284	0	21,8	71,9	151,2	0
I alt uden de 4 mindst lønsomme		587	948	3189	0	10,1	43,6	88,2	0

Status vedrørende det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

I. Ved lokalt færdselssikkerhedsarbejde forstås arbejdet med at gennemføre færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger i amts- og primærkommuner. Der vil typisk være tale om informationskampagner og undervisningstilbud rettet mod trafikanterne, vejtekniske foranstaltninger med henblik på forbedring af forholdene på vejnettet samt tilrettelæggelse af en hensigtsmæssig trafikplanlægning.

Det lokale færdselssikkerhedsarbejde varetages navnlig af de lokale vejmyndigheder, politiet, skolevæsenet, kørelærere og frivillige trafikorganisationer. I visse amts- og primærkommuner er arbejdet organiseret i egentlige lokale færdselssikkerhedsudvalg.

II. Betænkninger m.v. om lokalt færdselssikkerhedsarbejde.

I 1982 afgav et udvalg under Justitsministeriet en beretning om det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

I beretningen foreslås det, at der gennem et samarbejde mellem politikredse, kommuner og amtskommuner oprettes lokale færdselspropagandaudvalg med tilhørende sekretariat. Udvalget skal have til opgave at motivere befolkningen til en sikrere adfærd i trafikken og at give oplysning om lokale færdselsforhold og -problemer gennem information om nye vejanlæg og orientering om særlig farlige steder i området samt vejledning om trafiksikker adfærd på disse steder. Herudover vil udvalget i forbindelse med Rådet for Større Færdselssikkerheds landsdækkende kampagner kunne følge disse op lokalt, eventuelt med samtidige kampagner, der specielt tager sigte på området.

Det fremgår af beretningen, at det må afgøres lokalt, hvilket område hvert udvalg skal dække. Afgørende herfor bør være, at udvalget på den ene side ikke kommer til at dække for stort et geografisk område, og på den anden side etableres i et økonomisk og administrativt bæredygtigt regi. Der bør dog i det mindste være et udvalg for hver amtskommune, men der kan også herudover oprettes udvalg for f.eks. en større bykommune eller kommunerne inden for en politikreds.

Det nævnte udvalg anbefales i beretningen sammensat af repræsentanter for politiet, vejvæsenet, undervisningssektoren og social- og sundhedsmyndighederne samt eventuelt yderligere repræsentanter f.eks. for bilinspektionen, den kollektive trafik og kørelærerne.

Med hensyn til den del af det lokale færdselssikkerhedsarbejde, som ikke består i kampagne- og informationsaktivitet, hedder det i beretningen, at de organisatoriske rammer for arbejdet stort set er tilfredsstillende. Der er den fornødne kontakt mellem de implicerede myndigheder, og der er derfor ikke behov for en vejledning om etablering af lokalt samarbejde mellem vejmyndigheder og politi. Der kan dog muligvis være behov for på lokalt plan med jævne mellemrum at gennemføre en mere principiel drøftelse af det løbende samarbejde mellem især politi og kommunale vejmyndigheder. Som et egnet forum for en sådan mere generel stillingtagen peger udvalgets flertal på lokalnævnet, der efter retsplejelovens § 115a bl.a. skal drøfte spørgsmål af fælles interesse for politiet og kommunalbestyrelserne i politikredsen.

I betænkning nr. 1008/1984, Færdselssikkerhedspolitisk Redegørelse 2. del, giver et embedsmandsudvalg tilslutning til tanken om oprettelse af lokale udvalg, som man finder vil indebære en styrkelse af det lokale færdselssikkerhedsarbejde. Efter udvalgets opfattelse bør også planlægningsmyndighederne inddrages i arbejdet.

III. Undersøgelser om udbredelsen og intensiteten af det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

A.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har i november 1985 gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt rådets repræsentanter i politikredsene. Formålet med undersøgelsen var at få oplysning dels om antallet af lokale færdselspropagandaudvalg dels om disse udvalgs nærmere virksomhed og finansiering.

I 6 kredse. Roskilde. Køge, Arhus. Ålborg. Vejle og Silkeborg er der etableret egentlige lokale færdselspropagandaudvalg. For de to førstnævnte kredsers vedkommende er der tale om et fælles udvalg nedsat under Roskilde amtskommune, der omfatter begge politikredse.

I 32 kredse var der ikke etableret egentlige udvalg, men det fremgik af besvarelserne fra disse kredse, at der under en eller anden form blev udført lokal færdselspropaganda. I en kreds (Viborg) er der etableret et amtskommu-

nalt forebyggelsesudvalg, som tillige beskæftiger sig med forskellige færdselssikkerhedsspørgsmål.

16 kredse svarede, at der ikke var etableret propagandaudvalg, og at der heller ikke på anden måde blev udført egentlig lokal færdselspropaganda.

I de kredse, hvor der er nedsat egentlige propagandaudvalg, er udvalget sammensat af repræsentanter fra politiet og i visse tilfælde fra Statens Bilinspektion samt repræsentanter fra primærkommunernes eller amtskommunens tekniske forvaltning. Udvalgene holder møde normalt en gang i kvartalet, idet et udvalg (Ålborg) dog mødes en gang om måneden.

De direkte udgifter i forbindelse med udvalgets virksomhed, dvs. materiale- og sekretariatsudgifter m.v. afholdes i alle kredse af de kommunale myndigheder, bortset fra Vejle, hvor politiet udfører og betaler sekretariatsvirksomheden.

For samtlige kredse med propagandaudvalg gælder, at man benytter sig af en bred vifte af virkemidler til at udføre propaganda. Et typisk træk er, at udvalget har knyttet kontakter med de lokale medier.

Lokalpressen benyttes således til annoncekampagner og pressemeddelelser i forbindelse med lokale kampagner. I nogle kredse gøres endvidere brug af videooptagelser og tegnefilm, som bringes i lokal TV. Lokalradioen benyttes til at bringe propagandaindsatser, og i nogle kredse søger man at oprette en trafikradio i lokalradioen.

I to kredse (Roskilde og Køge) udsender man endvidere en egentlig kampagneavis.

Der benyttes tillige mere traditionelle virkemidler i forbindelse med kampagne- og oplysningsvirksomheden. Det drejer sig f.eks. om foredrag i skoler og ældreklubber og plancheudstillinger på skoler, biblioteker m.v.

I flere kredse benytter man sig af professionelle mediefolk i forbindelse med propagandavirksomheden. Der er således tale om assistance fra f.eks. reklamebureauer og journalister.

Propagandaen har typisk karakter af kampagner rettet mod forskellige målgrupper som f.eks. børn, ældre, bilister, herunder unge bilister og erhvervs-

chauffører, samt cyklister. I forbindelse hermed har man ofte kontakter med f.eks. kørelærereforeninger, busselskaber og lokalafdelinger af Dansk Cyklist Forbund.

Propagandaen får på denne måde ofte et tydeligt lokalt tilsnit, ligesom oplysningsvirksomheden kan have karakter af meddelelser om specielle lokale trafikforhold som f.eks. vejarbejder.

De politikredse, som oplyste, at der ikke var nedsat egentlige propagandaudvalg, men at der på anden måde udførtes lokal propaganda, falder i to hovedgrupper.

Den ene gruppe på ca. 13 kredse bruger i større eller mindre udstrækning de samme virkemidler i form af lokale medier som de kredse, hvor arbejdet er institutionaliseret i egentlige propagandaudvalg.

Den anden gruppe på ca. 19 kredse udfører arbejdet på mere traditionel vis i form af færdselsundervisning i skolerne og foredrag i ældreklubber, alderdomshjem m.v.

For den første gruppe gælder, at det arbejde, der udføres, i mange tilfælde er helt parallelt med arbejdet i kredsene, hvori der er nedsat udvalg. Finansieringen og driften er naturligvis langt mere ad-hoc præget, men brugen af lokale medier og benyttelsen af professionel assistance er i mange tilfælde lige så udbredt som i de egentlige udvalg.

Den anden gruppe udfører som nævnt propaganda ad mere traditionelle kanaler. Der er således tale om at benytte allerede eksisterende forbindelser til omverdenen så som samarbejdet skole/politi og det mere vejtekniske samarbejde mellem kommunerne og politiet. Hertil kommer så opsøgende arbejde som foredragsaftener i ældreklubber og udstillinger på offentlige steder osv.

Der var som nævnt 16 kredse, som angav, at der hverken var nedsat propagandaudvalg eller på anden måde udførtes lokal propaganda. Det kan imidlertid næppe uden videre lægges til grund, at der intet propagandaarbejde udføres i disse kredse. Den form for propaganda, der ligger i f.eks. politiets deltagelse i færdselsundervisningen i skolerne, må således antages at finde sted over hele landet. Når de 16 kredse ikke angav, at denne form for propaganda blev udført, kan det skyldes, at man ikke har opfattet dette samarbejde mellem skole og politi som propaganda i traditionel forstand.

Konklusionen på undersøgelsen er, at der i et meget stort antal politikredse, nemlig 38 ud af i alt 54 udføres egentlig lokal færdselspropaganda.

Omfanget af indsatsen er varierende, og det synes ikke nødvendigvis at være afgørende, om arbejdet er institutionaliseret som et formelt nedsat udvalg. Indsatsen i de mere aktive af de kredse, der angav at udføre propaganda uden at have et udvalg, kommer tilsyneladende i nogle tilfælde fuldt på højde med indsatsen hos nogle udvalg.

En arbejdsgruppe under Nordisk Vejteknisk Forbund har i 1986 udarbejdet en undersøgelsesrapport vedrørende de informationsaktiviteter, der foretages på lands- og lokalplan inden for færdselssikkerhedsområdet.

Undersøgelsesrapporten indeholder en redegørelse dels for Rådet for Større Færdselssikkerheds virksomhed og drift dels for den oplysningsvirksomhed, der foretages af de danske vejbestyrelser. Der er i forbindelse hermed i efteråret 1985 rettet henvendelse til samtlige danske vejbestyrelser. Vejdirektoratet som central vejbestyrelse har besvaret NVF's henvendelse. Herudover har 12 af de 14 amtskommuner og 146 af de 275 primærkommuner besvaret henvendelsen.

Efter en nøjere gennemgang af de enkelte svar konkluderer undersøgelsesrapporten, at Vejdirektoratet gennem sin informationsafdeling siden begyndelsen af 1980'erne har bidraget med oplysninger af betydning for trafiksikkerheden.

På regionalt og lokalt niveau konstateres det derimod, at der indenfor langt hovedparten af landets 14 amtskommuner og 275 primærkommuner ikke foregår informationsvirksomhed omkring trafiksikkerhedsemner med henblik på ændringer i holdninger og adfærd.

IV. Initiativer i de senere år med henblik på at fremme det lokale færdselssikkerhedsarbejde.

Politiskolen under Rigspolitichefen har i eftersommeren 1986 oprettet et kursus i færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger. Kurset henvender sig til polititjenestemænd, der som sagsbehandlere af vejtekniske forhold skal tage stilling til færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger, og formålet med kurset er at give deltagerne vejledning i, hvordan man skal vurdere forslag om

sådanne foranstaltninger. Dette skal ske ved en orientering om relevante bestemmelser i færdselslovgivningen samt ved en gennemgang af publikationer om uheldsbekæmpelse m.v. I forbindelse hermed skal deltagerne have undervisning vedrørende det nødvendige samarbejde mellem vejmyndigheder og politi.

Vejdirektoratet under Trafikministeriet tilbyder gennem Vejsektorens Efteruddannelse (Vej-Eu) kurser om bl.a. vejlovgivning, vejadministration, vejplanlægning, projektering og lokalt færdselssikkerhedsarbejde. Kurser af denne art er oprettet med henblik på efteruddannelse af personalegrupper, der arbejder med vejprojektering og vejtilsyn m.v., og omfatter bl.a. spørgsmål om registrering af vej- og trafikdata samt anvendelse heraf i den daglige administration.

Vejdirektoratet udgiver desuden vejregler om planlægning og projektering af vejanlæg. Af særlig interesse er "Byernes trafikarealer", som indgående behandler færdselssikkerheden i relation både til planlægningsform som en udbygning af Planstyrelsens anbefalinger og til projekteringsform, hvor reglerne lægger særlig vægt på færdselssikkerheden.

C.

Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger (SSV) samt Planlægningsområdet under Vejdirektoratet har udgivet en række rapporter, der retter sig til de lokale vej-, miljø- og politimyndigheder. I disse rapporter gives eksempler på og forslag til, hvorledes færdselssikkerhedsmæssige hensyn kan varetages i lokalsamfundet.

I rapporten "Projekt Slagelse - bekæmpelse af uheld i en by" fra 1982 beskriver SSV, hvordan man i samarbejde med Slagelse kommune gennemførte et systematisk uheldsbekæmpende arbejde i byen. Rapporten giver oplysning om de vanskeligheder, der i forbindelse med et sådant arbejde opstår i en teknisk forvaltning, samt anvisning på, hvorledes sådanne vanskeligheder kan overvindes.

Som en videreførelse af et sådant arbejde med bekæmpelse af trafikulykker er et demonstrationsprojekt med 50% statstilskud netop gennemført i Silkeborg. Skælskør, Nyborg og Hillerød. Om et par år skal effekten på ulykestallet undersøges.

Af andre rapporter fra SSV kan nævnes "Trafiksanering-Udformning af stilleveje og opholds- og legeområder" fra 1984 og "Cykelstier i byer - den sikkerhedsmæssige effekt" fra 1985.

I Arhus, Odense, Herning og Helsingør er gennemført demonstrationsprojekter med anlæg af cykelruter med statstilskud. Disse står umiddelbart over for at skulle vurderes i sikkerhedsmæssig henseende.

Planlægningsområdet udgav i 1981 rapporten "Hovedlandeveje gennem byer - et idékatalog" med det formål at anviser nye metoder til løsning af de problemer, der hidrører fra hovedlandevejstrafik gennem byer. Rapporten beskæftiger sig navnlig med metoderne trafikprioriteret gennemfart, der tilstræber, at den overordnede biltrafik kan afvikles med forholdsvis høj hastighed, og miljøprioriteret gennemfart, der tager særligt hensyn til omgivelsernes og de lette trafikanter's behov, hvilket normalt medfører, at biltrafikken må afvikles med reduceret hastighed og på mindre plads.

I en senere publikation "3 byer - miljøprioriteret gennemfart i Skærbæk, Vinderup og Ugerløse" fra 1984 beskrives nogle forsøg, som Vejdirektoratet har udført i samarbejde med de berørte amts- og primærkommunale vejmyndigheder.

Erfaringerne med forsøgene med miljøprioriterede gennemfarter er beskrevet i en række rapporter fra Vejdirektoratet, Vejdatalaboratoriet. Den sikkerhedsmæssige effekt kan dog først undersøges nu, hvor anlæggene har fungeret i nogle år. En rapport herom forventes at blive afsluttet i 1989.

D.

Miljøministeriet, Planstyrelsen, har i 1984 udgivet publikationen "Trafik og kommuneplanlægning", der handler om, hvordan de trafikale forhold bør indgå i den kommunale planlægning. Publikationen henvender sig først og fremmest til de kommunale beslutningstagere og planlæggere og redegør for, hvordan man kan gå frem ved planlægningen af de trafikale forhold. Publikationen vil endvidere kunne anvendes som idékatalog af de kommunale planlæggere.

E.

I oktober 1987 blev der på initiativ og bevilling af Nordisk Ministerråd afholdt et seminar om lokalt færdselssikkerhedsarbejde i Mariehamn på Åland.

Seminaret havde deltagelse af politikere, planlæggere, embedsmænd og medlemmer af frivillige færdselssikkerhedsorganisationer fra samtlige nordiske lande, i alt ca. 130 personer.

Under seminaret, hvor der var foredrag og gruppearbejde om lokalt vejteknisk arbejde og lokale informations- og undervisningstiltag, blev det fra alle si-

der fremhævet, at der i de kommende år må ske en væsentlig styrkelse af det lokale færdselssikkerhedsarbejde, hvis der skal opnås en reduktion af ulykkestallene, der i de senere år har været stagnerende og i nogle af de nordiske lande endog stigende.

Det var opfattelsen, at seminaret på meget vellykket måde havde frembragt ideer og inspiration, som deltagerne i deres hjemlande kunne udmønte i lokale færdselssikkerhedsinitiativer.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har i sit arbejdsprogram givet udtryk for, at man i de kommende år vil gøre en kraftig indsats for det lokale færdselssikkerhedsarbejde. Med dette formål for øje har Rådet i 1987 oprettet en ny konsulenttjeneste, som skal udbrede det lokale færdselssikkerhedsarbejde bl.a. ved at opfordre lokale myndigheder og lokale politikere til at slutte op om ideen om lokale færdselssikkerhedsudvalg.

