

trafiksystemet på en måde, der ikke fører til alvorlige ulykker. En tilsvarende tankegang kendes fra arbejdsskadeområdet, hvor arbejdstilrettelæggelsen skal ske på en sådan måde, at sikkerhedshensynet er tilgodeset. Regeringen finder, at trafiksektoren med fordel kan lade sig inspirere af den holdning, der i dag findes til bekæmpelse af arbejdsulykker.

Der skal bygges videre på det engagement, denne indsats er udtryk for, og engagementet og forståelsen for sikkerhedsproblemets alvorlige karakter skal bredes ud til endnu flere aktører. Der er fortsat brug for manges indsats. Staten kan ikke løfte opgaven alene, men regeringen agter at yde sit bidrag koncentreret om de forhold, der nævnes i det følgende. Fra mange sider gøres der allerede i dag en stor indsats for at fremme trafikikkerheden.

Regeringens trafikikkerhedspolitik

Hastighed

Manglende overholdelse af hastighedsgrænserne er et af de væsentligste trafikikkerhedsproblemer. Jo større hastighed, jo større er risikoen for ulykker, og jo alvorligere er konsekvenserne af hver enkelt ulykke. Mange trafikanter overholder imidlertid ikke hastighedsgrænserne. Således er hver anden kørt kilometer i dag, en kilometer, hvor de gældende hastighedsgrænser overskrides.

Hvis de gældende hastighedsgrænser blev overholdt, ville det betyde, at ca. 100 trafikdrab og 1.500 personskader hvert år kunne undgås.

Der vil derfor blive gjort en særlig indsats for at sikre, at hastighedsgrænserne overholdes. Dette mål opnås bedst ved at kombinere information og kampagne med en styrket kontrolindsats og skærpede foranstaltninger i tilfælde af hastighedsovertrædelser.

For det første vil der blive informeret om den betydelige risiko selv mindre hastighedsoverskridelser indebærer, og der vil blive iværksat målrettede og gentagne kampagner for at påvirke trafikanternes hastighedsadfærd.

For det andet vil der i 1997 blive gennemført et forsøg med automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol, således at trafikanter, der overskrider hastighedsgrænserne eller kører over for rødt, vil opleve en væsentligt øget sandsynlighed for at blive opdaget.

Endvidere ønsker regeringen, at praksis for førerretsfrakendelse – der i dag sker ved overskridelse af hastighedsgrænserne med 100 pct. –

skærpes. I regeringens handlingsplan for trafikikkerhed er der forslag om frakendelse ved overskridelser af hastighedsgrænserne med over 60 pct. Der har været rejst spørgsmål ved hensigtsmæssigheden af 60 pct-grænsen. Derfor vil regeringen i første omgang alene stille forslag om frakendelser ved overskridelser over 70 pct.

Også andre indsatser kan komme på tale: hastighedsplanlægning og forskellige vejtekniske foranstaltninger, f.eks. fartdæmpende ombygninger af særligt uheldsramte vejstrækninger. Dette er foranstaltninger, som også lokalt og regionalt kan og gerne skulle bringes i anvendelse.

Spritkørsel

I 1995 blev 141 personer dræbt, og ca. 1.500 personer kom til skade i trafikulykker, hvor sprit var en medvirkende årsag. Der er sprit med i ca. 25 pct. af alle dødsulykker. Langt hovedparten af dræbte i sprituheld – ca. 60 pct. – er enten selv påvirkede eller passagerer i et køretøj, hvor der sidder en spirituspåvirket bag rattet.

Selv om antallet af spritulykker i de seneste ti år er faldet meget – og mere end andre typer trafikulykker – er der desværre stadig grundlag for en markant indsats mod spritkørsel.

Bekæmpelsen af spritulykker sker bedst ved anvendelse af samme treklang som foreslået anvendt ved hastighedsovertrædelserne: Målrettet, gentagen og langsigtet informations- og kampagneindsats, øget kontrolindsats og skærpede sanktioner.

Straffen bør skærpes, når spritkørsel finder sted i et stjålet køretøj, hvor der hyppigt også er tale om hasarderet hastighedskørsel, ligesom der også ved betinget frakendelse af førerretten ved spritkørsel bør stilles krav om at føreren – for at beholde kørekortet – skal bestå en kontrollerende køreprøve. Konkret forslag herom fremsættes i forbindelse med den ændring af færdselsloven, som trafikministeren fremsætter i begyndelsen af 1997.

En anden indgangsvinkel til at minimere spritkørsel vil være at kunne anvise alternative transportmuligheder. Dette vil være en mulighed, som man især kan anvende lokalt og regionalt. Regeringen foreslår også, at der etableres bedre behandlingstilbud for bilister, der pågribes for spirituskørsel. Dette indgår som en del af ændringen af færdselsloven.

Det er regeringens principielle opfattelse, at alkohol og bilkørsel ikke hører sammen. Rege-