

Det er også fuldstændig klart, at den offentlige repræsentant på lige fod med de øvrige bestyrelsesmedlemmer har pligt til at orientere Finanstilsynet om forhold, som er af afgørende betydning for virksomhedens fortsatte drift.

Så der er ikke, som man kunne få indtrykket af, tale om, at de offentlige repræsentanter sidder uden nogen som helst form for pligter og ansvar i den sammenhæng. De har både pligter og ansvar, og de skal bl.a. påse, at love og gældende regler overholdes, og de skal også påse, at den finansielle virksomhed udvikles tilfredsstillende.

Det er i øvrigt hele bestyrelsens opgave, altså hvert enkelt bestyrelsesmedlems pligt og ansvar, og der er altså mulighed for direkte at orientere Finanstilsynet, og der er pligt til at orientere Finanstilsynet, hvis der er forhold, som er af betydning for virksomhedens fortsatte drift.

Og det er klart, at et hvilket som helst bestyrelsesmedlem inklusive den offentlige repræsentant også kan henvende sig til en minister, hvis de føler, at det er nødvendigt, for det er faktisk ikke forbudt.

Kirsten Jacobsen (FP):

Folk kan gøre alting frivilligt, og det kan almindelige borgere også! Men her handler det altså om, at man markedsfører et system over for befolkningen, hvor man siger, at den offentligt udpegede repræsentant i dette system er dets vagthund, og at borgerne så den ene gang efter den anden opdager, at det går galt i det system.

Og derfor spørger borgerne selvfølgelig sig selv: Hvor er vagthunden henne? Og hvad har vagthunden lavet? Og dér er det, jeg synes, at det er uacceptabelt, at den vagthund hverken har tænder eller evne til at gø og bare er en slags logredyr, som gerne vil være flink og være gode venner med resten af bestyrelsen og derfor opfører sig ordentligt. Det er sådan, det foregår i virkeligheden.

Men ministeren kan være helt sikker på, at de nødvendige spørgsmål om, hvor mange gange den pligt, ministeren omtalte, er blevet brugt i hvert enkelt institut for sig gennem de sidste fem år, vil blive stillet, og så kan vi jo ved andenbehandlingen se, hvilke voldsomme tal det er, og så kan vi sammenholde dem med oplysningerne om de institutter, hvor det er gået galt.

For det er jo selvfølgelig ikke rimeligt, at den offentlige repræsentant henvender sig, hvis alt går efter bogen. Men vi har stribevis af eksemp-

ler på institutter, hvor det ikke er gået efter bogen, og den oplysning vil jo være interessant, og jeg håber ikke, at ministeren vil sende os det svar, at det er omfattet af bank- og sparekasselovens § 50 osv., og at det derfor er hemmeligt, så vi ikke kan få det at vide.

Det kunne jeg faktisk godt tænke mig, for det vil jo være rigtig interessant, at ministeren kan stå heroppe og slynge ud, hvilken pligt man har til at henvende sig, hvis noget går galt, hvis vi ikke kan få oplyst, om man så også gør det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Forhandling om redegørelse nr. R 14: Trafikministerens redegørelse af 26. februar 1997 om trafikikkerhed på de danske veje. (Redegørelsen anmeldt 26/2 97. Redegørelsen givet 26/2 97. Meddelelse om forhandling 26/2 97).

Forhandling

Erling Christensen (S):

Udviklingen i biltrafikken fra 1970 til nu viser en stigning på 80 procent. Og ser vi på udviklingen i trafikulykker i samme tidsrum, så var der i 1970 næsten 1.300 dræbte, men i 1995 kun 582 dræbte og ifølge den foreløbige opgørelse i 1996 522 dræbte. Den udvikling skal vi fortsætte, og vi skal ville midlerne.

Regeringens handlingsplan for trafikikkerhed er en opfølgning af Færdselsikkerhedskommissionens strategiplan fra juni 1996.

Indsatsen skal koncentreres om fire hovedområder:

For det første for høje hastigheder, for det andet ulykker med spritkørsel, for det tredje ulykker med cyklister og for det fjerde ulykker i kryds.

Derudover opfordres staten, amterne og kommunerne til at udarbejde en handlingsplan for de kommende års trafikikkerhedsmæssige aktiviteter.

I den forbindelse kan det være en god ide, at kommunerne sætter færdselssikkerheden på dagsordenen i år som en del af den kommunale valgkamp op til kommunevalget i november.

I et bilag til handlingsplanen opgøres de årlige investeringer og driftsudgifter for stat, amter og kommuner:

Med næsten 1 mia. kr. i anlægsudgifter frem til år 2000 og med driftsudgifter på 129 mio. kr. over de samme år kan antallet af dræbte formindskes med 162 og antallet af tilskadekomne med 2.180, og det svarer til ca. 200 kr. om året pr. indbygger.

Så det er små beløb, vi taler om, når vi ser på, hvor store de menneskelige omkostninger ved de tragiske færdselsuheld er, hvor stor utrygheden ved at færdes i trafikken er, og hvor betydelige udgifterne ved trafikulykker er for skatteyderne.

Så Socialdemokratiet støtter alle færdselssikkerhedsforanstaltninger, der vil og kan formindske de alt for store omkostninger ikke alene for de direkte berørte, men også for de mange pårørende, der bliver voldsomt berørt af følgevirkningerne af færdselsulykkerne, som jo i højere grad end sygdom særlig rammer børn og unge.

Og vi ønsker såvel i Socialdemokratiet som i regeringen, at der vises særligt hensyn til de svageste i trafikken: de ældre, børnene og de unge og fodgængerne og cyklisterne. For trafikulykker er ikke et nødvendigt onde, som vi må leve med. En sådan holdning er uacceptabel og skal ændres.

Undersøgelser har vist, at 86 procent af ulykkerne skyldes menneskelig adfærd, og derfor kan vi få endnu større udbytte af investeringer i ændringer i trafikanternes adfærd end af forhøjelser af anlægs- og driftsudgifterne. Det vises også tydeligt i handlingsplanens forslag til forbedringer af trafikikkerheden.

Også gennem information og kontrol samt lovgivning og sanktioner, som jo følger i det næste punkt på vores dagsorden her i dag, forslaget om ændring af færdselsloven, kan vi skabe mere tryghed i trafikken.

I denne færdselssikkerhedsdebat vil jeg forsøge at holde mig til de lidt længere perspektiver og visioner med hensyn til, hvorledes vi her i Folketinget kan medvirke til at ændre holdningerne til adfærden i trafikken, og fastslå, at vi på trods af forskellige politiske holdninger både herinde og ude i samfundet i det mindste har et personligt ansvar for hinandens tryghed og velfærd, når vi færdes på gader og veje i byen og på landet.

På et eller andet tidspunkt i vores liv er vi alle både gående, cyklende og kørende i trafikken – ja, på én og samme dag kan vi faktisk være alle tre dele – og grundlæggende er vi jo trafikikkerhedsmæssigt fuldstændig afhængige af, at vi hver især handler med omtanke og ser os for og viser hensyn, når vi færdes i trafikken.

Og vi skal kende færdselsreglerne og følge dem og opføre os ordentligt i trafikken, men det gør vi desværre ikke altid og især ikke samtidig. Derfor skal der selvfølgelig anvendes mange virkemidler for hele tiden at formindske virkningerne af, at mange ikke opfører sig ordentligt og hensynsfuldt i trafikken. Først og fremmest information, undervisning og kontrol og derefter lovgivning med sanktioner – man kan sige, at det næsten er som med æsler, både gulerod og pisk – ris og ros, bøder og fængsel.

Når hastighedsgrænserne ikke overholdes, skyldes det først og fremmest, at mange bilister bruger alt for mange kræfter i højre fod, for mange motorcyklister alt for mange kræfter i højre hånd, og alle ved udmærket godt, at standselængden forøges betydeligt ved højere hastighed, og at risikoen for ulykker derfor er større og konsekvenserne alvorligere, jo højere hastighed vi kører med. Vi ved også godt, at det største fald i ulykkestallet skete, da vi indførte 50 km hastighedsgrænserne i byområderne.

På den anden side må vi også konstatere, at stigningen fra 100 til 110 km i timen på motorveje, som vi gennemførte for 6 år siden, ikke har betydet stigende uheldstal på de veje. Og det fører mig til at understrege, at det er vigtigt, at vi ser på mulighederne for på de forskellige vejtyper at indføre forskellige hastighedsbestemmelser. Det behøver ikke alene at betyde hastighedsnedsættelser; det kan også betyde, at skiltningen skal svare til de færdselssikkerhedsmæssige behov.

Der kan udpeges hovedlandevejsstrækninger, hvor grænsen kan være 90 km i timen, men også, hvor grænsen kan være 80 km i timen. Som i dag ved bymæssig bebyggelse kan hastig-

heden være skiltet med 60 km i timen, men der kan også være områder, hvor skiltningen kan være enten 40 eller endog 30 km i timen. Hvordan hastigheden skal være på ikkemotorveje skal i høj grad fastsættes i et samspil og samarbejde mellem vejmyndighederne og politiet, hvor det sikkerhedsmæssige selvfølgelig har første prioritet.

Jeg skal ikke nævne alle eksempler, blot understrege, at de lokale forhold er bestemmende, og her spiller det klart ind, at hvor de forskellige typer af trafikanter blandes sammen, skal der ikke alene være lave hastighedsgrænser, der skal også laves særlige vejtekniske indgreb til gavn for de svage og bløde trafikanter.

Vi skal altså fortsætte den politik, som regeringen startede på i 1993, med anlæg af flere cykelstier og sikrere kryds for gående i byerne. Dertil selvfølgelig mere politikontrol, mere politi på gader og veje og så se at få indført den automatiske hastighedskontrol, som vi nu har talt om i 6 år.

På New Zealand har gennemførelsen af en sådan kontrol betydet et betydeligt fald i uheldstallet, ja, så meget, at man nu taler om, at en sådan kontrol ikke længere skal skiltes, men foretages skjult.

Den norske avis Aftenposten fortæller på forsiden her den 11. marts, at automatisk hastighedskontrol på de norske veje har betydet et fald på mellem 14 og 48 pct. i uheldstallet på de norske veje, og det uanset at ikke alle amter har indført ordningen.

Der er rigtig mange gode forslag i regeringens handlingsplan med hensyn til at regulere hastighederne på forskellige typer veje, og vi kan i Socialdemokratiet støtte de mange gode forslag, også de skærpselser, der foreslås med hensyn til bøder, førerretsfrakendelse m.v.

Med den store og langvarige offentlige diskussion, vi har haft den sidste måneds tid om spirituskørsel, kan det være svært at tilføje noget nyt. Alle ved vi godt, at sprit og benzin ikke må og ikke skal blandes. Vi ved godt, at hver genstand, vi drikker, nedsætter reaktions- evnen. Alle partier er enige om, at der skal gribes hårdt ind over for trafikanter, der spirituspåvirket forårsager ulykker. Der er sprit med i ca. 20 pct. af alle dødsulykker, og langt hovedparten af dræbte i sprituheld er enten selv påvirkede eller passagerer i et køretøj, hvor der sidder en påvirket bag rattet.

Det mener vi i Socialdemokratiet er helt uacceptabelt. Befolkningens og hver enkelts hold-

ning må og skal ændres, hvis vi skal fastholde Færdselssikkerhedskommissionens henstilling om færre uheld, færre dræbte og kvæstede i trafikken.

Sidste efterår blev der gennemført tre, fire forsøg, hvor personer, inden de begyndte at drikke, gennemkørte en prøvestrækning på et køreteknisk anlæg. Samme strækning med de samme prøver blev så efter indtagelsen af fire, otte og tolv genstande gennemkørt, og personerne fik indimellem målt spirituspromillen; også nogle af vore kollegaer deltog i sådanne forsøg, deriblandt formanden for Færdselssikkerhedskommissionen, hr. Helge Adam Møller. Det opsigtsvækkende for ham og i hvert fald også for mig, som hørte og læste om forsøgene, er, at der ikke er en klar sammenhæng mellem promillen og evnen til at køre bil. Forsøgene viste stjerne- og klokkeklart, at en promille på 0,8, 0,7 eller 0,5 betyder en alvorligt reduceret evne til at føre bil. Flere forsøgspersoner, som fik målt en promille under 0,8, straffegrænsen i dag, var helt klart ikke i stand til på betryggende måde at føre bil. Alligevel ville de kunne køre hjem fra prøven uden at blive straffet. Forsøgene viste også, hvor forskelligt de enkelte forsøgspersoner reagerede på indtagelsen af alkohol. De allerfleste kunne indtage 8-12 genstande over 2-3 timer uden at nå 0,8 promille. Enkelte personer med en lille legemsvægt behøvede kun 2-3 genstande for at nå 0,8 promille.

Der er 100 pct. forskel på evnen til at køre bil, hvis promillen er enten 0,5 eller 0,8. I Socialdemokratiet har vi tidligere enstemmigt støttet en promillegrænse på 0,5. De afholdte forsøg har befæstet vores holdning. De allerfleste mennesker vil kunne drikke to øl over en times tid og alligevel ikke nå op på 0,5 promille. Indtagelsen af flere end 5-6 genstande vil efter forsøgene ikke bringe promillen op på straffegrænsen, de 0,8, men personer, som indtager 5-6 øl inden kørsel, vil være til stor fare for deres medtrafikanter.

For Socialdemokratiet er det visionerne, at vi gennem holdning, adfærd og gode vaner hele tiden holder os målet i sigte, færre uheld, og det gælder også for cyklisterne, som bliver flere og flere og stadig har et alt for højt uheldstal. Bedre vaner vil hjælpe gevaldigt.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):
Taletiden er opbrugt.

Erling Christensen (S):

Socialdemokratiet støtter altså regeringens handlingsplan og indholdet deri.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge direkte: Hvor i den rapport, vi nu har fået, er der noget som helst, der peger på, at promillen skal sættes ned fra 0,8 til 0,5?

Det forsøg, der blev omtalt – en fjernsynsundersøgelse, hvor man sætter nogle politikere til at drikke i forskellige mængder – kan vel ikke være det, der flytter hele det store Socialdemokratis indstilling og betyder en hel ændring i alkoholpolitikken, således at de fleste af os skal kriminaliseres, når vi går til fødselsdag. Der er jo her tale om, at hvis vi tager mere end to øl, er vi på den og skal hænges ud med alt, hvad der til hører. Hvis det er det, Socialdemokratiet vil have lagt ind i trafiklovgivningen, skal der altså betydelig stærkere dokumentation til end det, vi har set både i rapporten og i det, der er kommet fra Socialdemokratiet i dag.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Der er ikke, vil jeg sige til hr. Kaj Ikast, tale om at kriminalisere nogle mennesker. Der er tale om at tage hensyn til andre mennesker, så de ikke bliver udsat for en unødigt fare.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg vil gerne takke den konservative ordfører for, at jeg fik lejlighed til at fuldføre min ordførertale. Den konservative ordfører nævnte jo ikke noget om, hvorfor det skulle være bedre med 0,8 end med 0,5 promille. Der er ikke tale om at kriminalisere flere tusind mennesker. Det er en nedvurdering af mennesker i et retssamfund. Forudsiger man ikke hermed, at loven ikke overholdes?

De, der siger som den konservative ordfører, opfordrer de ikke til lovbrud? Det handler jo om ændring af holdning og adfærd, og med den viden, vi nu har om promillegrænsen, skal vi selvfølgelig sørge for at ændre den.

Hvis man vil målet, altså nedsætte uheldstallet, må man også ville midlerne, ellers taler man med to tunger, og så er den konservative ordfører hyklerisk i forhold til det, hans partifælle siger i Færdselssikkerhedskommissionen.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Dengang vi gennemgik alle de store sager, der overhovedet har været om ulykker på motorvejene med dødelig udgang, var der af alle, vi gik igennem, ikke et eneste ulykkestilfælde i spektret 0,5-0,8. Vi var oppe på mellem 1,5 og 3 promille. Det er dér, ulykkerne sker, og det er derfor, jeg beskylder Socialdemokratiet for at gå efter at forbyde, at den lille mand skal have en enkelt øl, hvilket aldrig nogen sinde er bevist ødelægger kørslen, men det er bevist, at hvis man får over seks genstande, er man på den, og det er vi heller aldrig gået ind for.

Vi mener, at 0,8-grænsen, som vi har haft indtil nu, er den rigtige, og det har også vist sig i årenes løb. Socialdemokratiet og ministeren kan ikke komme med et eneste bevis for, at ulykkerne sker fra 0,5 til 0,8 promille.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg hørte heller ikke den konservative ordfører give et eneste bevis på, at 0,8 promille er bedre end 0,5. Jeg sagde i min ordførertale, at éns køreevne bliver 100 pct. forringet ved, at man har en promille på 0,8 frem for på 0,5. Det taler vel sit eget sprog.

Det fortæller vel noget, at ikke alene seks færre bliver dræbt i trafikken ved en nedsættelse fra 0,8 til 0,5, men jeg skal også fortælle den konservative ordfører, at foruden at man sparer de seks dræbtes liv, sparer man også 1.700 personskader. Det synes jeg at den lille mand, som den konservative ordfører nu vil gøre sig til talsmand for, skulle lægge sig på sinde. 1.700 personskader og seks dræbte er vel også noget.

Det handler så også om, at de unge får gode vaner. Et Ritzautelegram fortalte i går, at Nordjyllands Amt har oprettet et korps af skytsengle: 13.000 unge piger blev udnævnt til skytsengle for at sikre, at unge mænd ikke kører spirituskørsel. Det synes jeg er et godt initiativ.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Det ville være rart, hvis man i Socialdemokratiet forholdt sig til kendsgerningerne, og kendsgerningerne er jo i denne her sag – selv om det gerne skal medgives, at det er en dårlig sag for Det Konservative Folkeparti, holder vi fast i den holdning, vi hele tiden har haft – at der ikke er nogen forskel i ulykkesfrekvensen mellem 0,5 og 0,8 promille. Man har spurgt Trafikforsk-

ningsrådet, som siger, at det ikke kan anbefale, at grænsen bliver sat ned til 0,5 promille, for der er ikke nogen forskel.

Så spørger den socialdemokratiske ordfører: Hvad med dem, der er dræbt af folk, der ligger i det spænd? Så kunne jeg godt tænke mig at spørge den socialdemokratiske ordfører: Skal man så forbyde folk at køre bil? Hvad med de hundredvis af mennesker, der bliver skadet af folk, som kører med en promille på 0,0? De hundredvis, der bliver dræbt af folk, som kører med 0,0 promille? Skal vi forbyde folk at køre bil? Selvfølgelig vil der desværre altid ske uheld, men der er ikke nogen, der kan påvise, at det overhovedet er alkoholen, der er årsag til det. Skal man forbyde folk at køre, når de har hovedpine eller er forkølede? Det gør dem selvfølgelig også mere sløve.

Der er altså ikke andre saglige grunde til det her, end at det selvfølgelig er en demonstration af, at man vil udnytte, der er en god politisk situation til det her. Det er jo meget interessant, at da den tidligere socialdemokratiske trafikminister lancerede det her for 2-3 måneder siden, før den nuværende kom til, var der ikke noget forslag om at nedsætte promillegrænsen. Det kunne være meget interessant at høre hvorfor. Var det, fordi man havde en anden holdning dengang?

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):
Taletiden for korte bemærkninger er 1 minut.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Ja, det er en dårlig sag for KF, og mindst af alle burde Det Konservative Folkeparti latterliggøre denne sag, når så mange mennesker bliver dræbt. 20 pct. af drabene i trafikken skyldes spiritus.

Den konservative ordfører burde også svare på det spørgsmål, som jeg stillede: Hvorfor skulle 0,8 promille efter konservativ opfattelse være bedre end 0,5? Har man ikke hørt efter, hvad jeg har sagt: at evnen til at føre bil bliver 100 pct. dårligere i området mellem 0,5 og 0,8 promille?

Det, der er vores budskab her fra Folketinget i dag, og det synes jeg også må ligge den konservative hr. Brian Mikkelsen på sinde, er, at man ikke blander spiritus og benzin, at man ikke kører spirituspåvirket på vore veje.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Der skal da ikke herske nogen tvivl om, at Fremskridtspartiet naturligvis også har den holdning, som den socialdemokratiske ordfører fremkom med, at alkohol og bilkørsel naturligvis ikke hører sammen, og jeg er overbevist om, at det mener Det Konservative Folkeparti også. Derfor mener jeg, vi skal få denne debat ned på det saglige plan, hvor den hører hjemme.

Vi er alle sammen enige om, at naturligvis skal man ikke blande de to ting; men der er grænser for, hvor vidt vi skal gå. Jeg tænker her på, at der naturligvis skal være en vis saglighed i det, man foreslår, og her må jeg erkende, at når jeg lytter til eksperterne, får jeg den opfattelse, at der ikke er videre forskel på 0,5 og 0,8 promille. Det skal være noget, der virkelig virker.

Jeg mener selvfølgelig helt klart, at vi med alskens midler endnu en gang skal give et signal om, at det her det går ikke. Men vi skal ikke køre det så langt ud, at man ligefrem beskylder Det Konservative Folkeparti for at acceptere, at folk kører spirituspåvirkede. Det er jo ikke det synspunkt, De Konservative har fremført her i dag, og det vil jeg gerne understrege fra Fremskridtspartiets side.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):
Hr. Brian Mikkelsen for en kort bemærkning, og taletiden for korte bemærkninger er 1 minut.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg vil godt sige til den socialdemokratiske ordfører, at det er næsten noget af det værste politiske plattenslageri, jeg nogen sinde har hørt fra denne talerstol.

Selvfølgelig støtter Det Konservative Folkeparti om nogen, at vi får en bedre trafiksikkerhed. Det har vi kæmpet for i mange år, og formanden for Færdselssikkerhedskommissionen er jo konservativ. Selvfølgelig vil vi have en bedre trafiksikkerhed, og selvfølgelig er vi imod, at man blander sprit og benzin. Men man har altså også ret til at holde sig til kendsgerningerne og til substansen i sagen og ikke bare lave et eller andet politisk propagandashow.

Sagen er jo, at der ikke er nogen eksperter, der kan påvise, at der er større risiko ved at køre med en promille på 0,8 end med 0,5. Det er der slet ikke, og hvorfor skulle vi så sætte grænsen ned, hvis vi kriminaliserer en masse danskere, samtidig med at der bliver lagt beslag på en stor

del af politiets ressourcer? Den nuværende trafikminister burde – med sin baggrund som tidligere justitsminister – om nogen være interesseret i, at politiet kunne koncentrere sig om de reelle forbrydere. Hvis politiet skulle koncentrere sig om alle, der kører med en promille mellem 0,5 og 0,8, kunne de næsten ikke lave andet end at slæbe folk hen til politistationen og foretage spiritusprøver på dem.

Det vil også være et forkert signal at sende ud, når der ikke sker flere ulykker. Hvis man vil undgå ulykker, må man jo bare forbyde bilkørsel, og er det det, den socialdemokratiske ordfører vil? Det tror jeg ikke, og jeg håber det i hvert fald ikke.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Fru Margrete Auken, derefter bliver det ordføreren, og så går vi videre i ordførrækken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er ganske imponeret over den frejdighed, hvormed De Konservative kaster sig i ud denne debat i dag, men det må blive deres problem.

Jeg vil godt spørge den socialdemokratiske ordfører, om vi alligevel ikke skulle prøve at få skaffet bedre dokumentation for sprittens indvirkning end den, vi har, for den er altså ringe. Man har konstateret, at 25 pct. af dem, der var involveret i ulykker, havde sprit i blodet, men det er jo ikke ensbetydende med, at det er en medvirkende årsag. Det er simpelt hen for enkelt sagt, og derfor har vi brug for en bedre dokumentation.

Jeg synes også, det er vigtigt at slå fast – det er også til den socialdemokratiske ordfører – at risikoen forøges med 100 pct. ved en forøget promille, men til sammenligning femdobles risikoen ved natkørsel. Bare lige for at få orden på begreberne. Jeg tror ikke, vi skal overdrive virkningen af en nedsættelse af promillegrænsen, men når vi i SF har kunnet støtte forslaget denne gang, er det udelukkende, fordi det er koblet sammen med et bredt spektrum af tiltag, som handler om hensynsfuld kørsel osv., for så giver det mening. Det gav ingen mening, da man udelukkende fokuserede på promillen, for da var virkningen for lille. Så vi støtter forslaget, men ikke med de absurde konservative begrundelser.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Så er det hr. Erling Christensen, og derefter går vi videre til ordføreren for Venstre.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jo, der skal være saglighed i tingene, men jeg har stadig ikke hørt – heller ikke fra hr. Køpke Christensen – hvorfor 0,8 promille skulle være bedre end 0,5. Det saglige er, som fru Margrete Auken lige sagde, at evnen til at føre bil bliver halveret, når promillen går op fra 0,5 til 0,8. Det er det saglige i spørgsmålet, og det er det, det handler om.

Når hr. Brian Mikkelsen siger, at man har kæmpet for en bedre trafik i Det Konservative Folkeparti, har hr. Brian Mikkelsen jo også kendskab til, at Færdselssikkerhedskommissionen arbejder på at få nedsat antallet af spritulykker. Og i forlængelse af det, jeg sagde lige før, vil Socialdemokratiet fastholde Færdselssikkerhedskommissionen på målsætningen om at nedbringe antallet af færdselsulykker på vore veje, og her er et af midlerne en nedsættelse af promillegrænsen.

Hr. Brian Mikkelsen siger, at det vil lægge beslag på flere ressourcer hos politiet. Allerede i 1991 foreslog daværende justitsminister Hans Engell, at der skulle indføres et nyt måleapparat for at lette politiets arbejde, og som hr. Brian Mikkelsen er bekendt med, indeholder forslaget om ændring af færdselsloven, som vi skal behandle som næste punkt, netop indførelse af disse måleapparater. Derfor bliver der ikke tale om at lægge beslag på flere politiresourcer ved at sætte promillen ned til 0,5.

Erik Jacobsen (V):

Venstre er enig med ministeren i, at enhver trafikulykke er én for meget.

Vi ved, at bilen er et element, som ikke kan undværes i det daglige – også af hensyn til arbejdsmarkedets mobilitet, hvor det ofte er nødvendigt navnlig i de tyndtbefolkede områder at køre i bil til og fra arbejde. I den forbindelse kan vi også glæde os over, at der er sket en positiv udvikling, idet vi kan se, at det offentlige bygger parkeringspladser på centralt beliggende steder, så der i større udstrækning kan gøres brug af samkørsel til og fra arbejdspladsen.

En mere effektiv kontrol med hastighedsgrænserne og et større bødeforelæg ved gentagne grove overtrædelser hilser vi velkommen i Venstre. De helt store og alvorlige ulykker skyldes ofte alt for høje hastigheder.

Nedsættelsen af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5 mener vi er en for drastisk foranstaltning. Det er ikke bevist, at disse lave promillegrænser, vi her taler om, skulle resultere i færre ulykker.

Sikring af vejkryds og en generel forbedring af vejnettet, som skal højne trafikikkerheden, kan vi gå ind for, og sikring af de svage i trafikken, herunder fodgængere og cyklister, prioriterer vi meget højt. Men samtidig mener vi, at vi skal se på cyklisterne og eventuelt kræve, at de gennemgår et mindre færdselskursus, så også de kender de mest elementære færdselsregler. For børn i den skolesøgende alder kunne der passende stilles krav om, at der indførtes nogle timer med undervisning i færdselsloven.

En opstramning af tilladelseskravet til vognmænd og eventuel inddragelse af køretilladelser ved gentagne grove overtrædelser kan vi gå ind for, og med hensyn til bagkofanger, forkofanger, sideafskærmning, ABS-bremser m.v. på lastbiler ser vi gerne, at det bliver drøftet med de berørte organisationer, om det rent teknisk er muligt at foretage sådanne foranstaltninger.

I Venstre ser vi gerne, at der bliver afsat midler til nye hastighedsdæmpende foranstaltninger navnlig i byområderne. De såkaldte vej-bump, der er blevet etableret i stor udstrækning, er ikke brugervenlige og virker i langt de fleste tilfælde ikke efter hensigten.

Det var lidt af en skuffelse for Venstre at se lovforslag nr. L 176, som kun omhandler en mindre justering af færdselsloven. Venstre havde gerne set, at vi fik en langt mere dybtgående revidering af færdselsloven, som ikke længere er tidssvarende. Her tænker jeg bl.a. på en regulering af hastighedsgrænserne på motorveje, som ikke er tilpasset nutidens veje og biler. Venstres forslag til ministeren vil derfor være, at alle partier sætter sig sammen og udarbejder en helt ny og mere strømlinet færdselslov, hvor der også tages hensyn til den udvikling, der er sket med veje, biler og sikkerhedsudstyr.

Netop ministerens bemærkning om, at trafikikkerhed er en folkesag, burde også foranledige ministeren til at invitere samtlige partier med henblik på at udarbejde en ny færdselslov, som kan samle et bredt flertal blandt partierne. Derfor, hr. minister: Lad os viske tavlen ren, starte forfra og få en moderne færdselslov og involvere de berørte organisationer, så vil Venstre være positivt indstillet.

Brian Mikkelsen (KF):

Det er ikke første gang, Folketinget diskuterer færdselssikkerhed; det bliver sandsynligvis heller ikke den sidste, og heldigvis for det.

I Det Konservative Folkeparti ligger sikkerheden i trafikken os utrolig meget på sinde. Det skal være sikkert for enhver trafikant at færdes blandt sine medtrafikanter, og jeg tror, alle partier kan blive enige om, at fremme af trafikikkerheden er en rigtig god idé, ligesom der næppe er nogen, der er modstander af forureningsbekæmpelse. Det er opfattelsen af, hvilken måde det skal gøres på, som viser, at der er politiske forskelle. Det er jo også her, uenigheden kommer frem i dag, og jeg vil senere under behandlingen af det næste punkt på dagsordenen komme specielt ind på de forskelle.

Jeg vil godt sige her, at det er en meget ambitiøs plan, regeringen fremlægger, og starte med at slå fast, at der er en række gode initiativer i den, som vi fra konservativ side klart kan støtte uden undtagelse og uden tvivl. Det er tiltag, som hurtigst muligt bør kunne samle opbakning her i salen, men der er også nogle forslag, hvor man kan undre sig over regeringens ambitionsniveau.

Personlig er jeg ikke i tvivl om, at regeringen og trafikministeren selvfølgelig mener, det er godt med denne redegørelse. Den er også et godt skridt i den rigtige retning, og som udgangspunkt vil jeg gerne opfordre til, at vi både i debatten i dag og i udvalgsarbejdet får en konstruktiv debat om redegørelsen.

Heldigvis kan vi konstatere, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken er faldet markant i løbet af en 25-års-periode. Der er sket mere end en halvering af antallet af trafikdræbte siden begyndelsen af 1970'erne, samtidig med at den danske bilpark er blevet forøget med ca. 80 pct. Det bør faktisk være et mål for os at følge den målsætning op, som Færdselssikkerhedskommissionen har, nemlig at vi yderligere får reduceret antallet af trafikdrab. Det bør stå som udgangspunkt for hele vores trafikikkerhedsmæssige drøftelse.

Når vi færdes i trafikken, skal vi tage vores ansvar over for os selv og vores medtrafikanter alvorligt og overholde de regler og love, som nu engang gælder. Hvem af os kan sige sig fri for at have lavet en lille forsyndelse i trafikken som f.eks. at cykle over for rødt eller køre uden cykellygter eller noget i den stil? Nok ikke mange. Men man skal altid være sig sit ansvar bevidst og undgå de ting, så man ikke bringer

hverken andre eller sig selv i fare. Det handler jo om uvaner, som desværre for nogle af de mere banale tings vedkommende er blevet alment accepteret af os alle sammen, fordi alle gør det. Overskridelser af hastighedsgrænserne er et godt eksempel på det.

Men man skal også være realistisk, og det er ikke nogen hemmelighed, at vi fra borgerlig side gerne ser, at hastighedsgrænsen på de sikre veje bliver sat op. Det er ikke rimeligt at kriminalisere de mange danskere, som kører 120 km/t på motorvejene. Vi mener, at hastigheden på motorvejene sagtens kunne sættes op til 130 km/t, for det er de mest sikre veje, der overhovedet findes i kongeriget.

Man burde også differentiere hastighedsgrænserne de forskellige veje imellem. På nogle landeveje er det både muligt og trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt at køre stærkere, og på nogle af de øde veje i Jylland kunne man differentiere mellem aften, nat, dag osv. Men grænsen på 50 km/t i byerne synes vi er rimelig nok, for det er her, de mange uheld sker.

Vi kan konstatere, at hvis der er en fartgrænse på 110 km/t på motorvejene, som ikke bliver overholdt, er den ingenting værd. Da vi også kan konstatere, at alle undersøgelser med al ønskelig tydelighed viser, at motorvejsstrækningerne er de mest sikre strækninger overhovedet i kongeriget, bør man nok overveje at sætte grænsen op her. Problemerne findes hovedsagelig på gaderne og vejene i byerne og på nogle af landevejene. Her skal fartgrænserne overholdes, og bliver de ikke det, skal der selvfølgelig skrides hårdt ind.

Derfor er vi også enige i, at der skal fokuseres på, at straffen for at køre for stærkt skal skærpes. Som jeg skal komme ind på under behandlingen af det efterfølgende lovforslag, er vi ikke helt enige i, at man skal have frakendt kørekortet så tidligt, men til gengæld enige i, at straffen for at køre for stærkt måske nok skal skærpes, så den bliver højere, end den er i dag. Sloganet: Kør stærkt, det er dødsdømt har jo stadig stor relevans. Derfor lagde Det Konservative Folkeparti også vægt på, at det politiforlig, der blev indgået i forbindelse med finansloven for 1996, skulle styrke kontrollen af hastighedsoverskridelser. Trafikanterne skal have en hyppig kontrol, og særlig på strækninger med mange uheld skal der sættes ind med øget kontrol.

Brugen af sikkerhedsseler eller rettere mangel på samme er jo også et stort problem. Vi kan jo se, at op imod 25 pct. af forsædepassagererne

ikke bruger deres sikkerhedssele trods det, at den virkelig kan forhindre alvorlig personskade, hvis uheldet skulle være ude. Igen er problemet størst uden for motorvejstrækningerne, da det først og fremmest er på de korte ture, hvor det ikke kan betale sig at tage selen på, at hovedparten af uheldene sker. Her skal færdselspolitiet også sættes ind, og det er jo alarmerende og meget beklageligt at se, at de fleste uheld faktisk sker inden for en radius på 5 km fra hjemmet.

Sikkerhedsforbedringer ved hjælp af nye anlægsudgifter til bedre forhold for cyklister og ombygning af farlige kryds og strækninger er vi ikke afvisende over for. Specielt omkring cyklister skal der gøres en ekstra indsats, da denne trafikgruppe ikke har oplevet samme fald i antallet af dræbte og tilskadekomne, som de øvrige grupper i trafikken har gjort det, men man skal selvfølgelig også præcisere over for cyklisterne, at de også skal overholde de mest banale trafikikkerhedsforskrifter, for der er jo en tendens til, at dem blæser man nogle gange højt og flot på. Men vi synes, det er rimeligt, at man bruger ekstra penge på cyklisterne. Det er en rigtig måde at transportere sig på specielt i de store byer.

Forbedringer for cyklister kan i særdeleshed gøres ved anlæg af nye cykelstier, niveaudeling mellem kørebane og cykelsti og på en lang række andre måder, men ligesom ved ændring af vejkryds og andre farlige strækninger er det jo relativt dyre økonomiske foranstaltninger. Og disse foranstaltninger må naturligvis ske efter en nøjere overvejelse af de øvrige anlægsudgifter og i lyset af de samfundsøkonomiske prioriteringer.

Jeg kan også sige, at selv om Det Konservative Folkeparti ikke støttede aftalen mellem regeringen og amterne om overdragelse af en stor del af det statslige vejnet til amterne, så er det dog i den forbindelse meget vigtigt at slå fast, at amterne også skal have en større andel i de statslige midler til sikkerhedsarbejde, og det bør egentlig være langt den største del af midlerne.

I det hele taget handler det jo meget om økonomi. Man vil fra regeringens side i en 4-årig periode bruge 1 mia. kr. på sikkerhedsfremmende foranstaltninger. Det synes vi lyder som en god idé, men vi har lidt bange anelser om, hvordan det skal finansieres. Der står i redegørelsen:

»Afgifterne på anskaffelse, drift og besiddelse af biler skal indrettes, så de dels tilskynder bilerne til at køre sikkert og miljøvenligt, dels får

trafikanterne til i højere grad at gå, cykle og benytte kollektiv trafik i stedet for biler».

Det er ikke en målsætning, vi er helt enige i. Vi mener, man selv må vælge, hvordan man vil transportere sig. Kollektiv transport er en fantastisk god måde, vi får knyttet Danmark sammen på, og det er den rigtige måde de fleste steder i landet, men vi vil ikke straffe bilisterne, fordi vi skal have et ordentligt, veludbygget kollektivt transportnet.

Vi mener ikke, at bilisterne skal holde for endnu en gang. De betaler 35 mia. kr. i forskellige former for skatter og afgifter, og vi synes nok, det er på tide, at man friholder dem lidt for yderligere byrder. Så må man ofre noget samfundsøkonomi. Der må nogle andre prioriteringer til, så man får en bedre kollektiv transport i Danmark, og det mener vi der er brug for, specielt infrastrukturelt på togstrækningerne og pendlerstrækningerne på Sjælland.

Vi vil gerne sige overordnet, at vi fra konservativ side lægger stor vægt på sikkerhedsfremmende foranstaltninger i trafikken. Vi kan følge indstillingerne fra både redegørelsen og Færdselssikkerhedskommissionen et langt, langt, langt stykke ad vejen. Bliver tingene gjort i den rigtige rækkefølge og under de rigtige forudsætninger, er der ingen tvivl om, at vi kan komme langt, meget langt endda. Vi vil derfor gerne medvirke til en konstruktiv dialog om emnet på baggrund af regeringens redegørelse.

Når vi behandler lovforslaget, vil jeg knytte kommentarer til de konkrete forslag.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Den konservative ordfører sagde, at regeringens ambitionsniveau i handlingsplanen var for lille, og den konservative ordfører kom med et forslag om, at hastighedsgrænserne skulle sættes op. Den konservative ordfører har tidligere været på talerstolen og talt om saglighed i denne debat. Det, som Færdselssikkerhedskommissionen har sagt omkring hastighedsgrænser, var i hvert fald det modsatte af det, som den konservative ordfører nævnte her fra talerstolen.

Så kan jeg heller ikke lade være at undre mig lidt over, at den konservative ordfører sagde, at det var for tidligt og det var for hårde konsekvenser, man havde over for spirituspåvirkede bilister, at det altså var for tidligt at inddrage kørekortet. Det er jo ikke de toner, vi plejer at høre fra Det Konservative Folkeparti, når det handler om straf. Men jeg vil gerne ...

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Jeg bliver nødt til at gøre opmærksom på, at taletiden for korte bemærkninger er ét minut.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

For det første vil jeg lige bede i og for sig alle kollegerne herinde: Skulle vi ikke tage og holde op med at sige: Vi kører jo alle sammen for stærkt?

For det første går jeg da ikke ud fra, at vi gør det. For det andet: Prøv at høre sætningen: Vi kører jo alle sammen spritkørsel. Jamen prøv lige at høre den. Sådan lød det, da jeg var ung, og sådan legitimerede man dengang, at det var i orden at køre spritkørsel. Det er jo en af grunde til, at vi har haft sådan nogle lidt forsinkede oplysninger om nogle bøder og nogle fængselsstraffe. Men det er det samme som at sige til befolkningen: Det er o.k. Så lad være med at sige: Vi kører jo alle sammen for stærkt! Det er skandaløst, når vi ved, at her har vi den vigtigste årsag til ulykkerne. Jeg gør det da ikke og går heller ikke ud fra, at hr. Brian Mikkelsen gør det.

Og så vil jeg lige sige til hr. Brian Mikkelsen med hensyn til det dér med landevejene, at jeg tror altså, at det ville være klogt at kigge på statistikker. Det er dér, de store ulykker sker. Det er virkelig dem, der scorer på linjen over dødsulykkerne. Og jeg går ud fra, at selv hos De Konservative gør det indtryk, når folk bliver slået ihjel. Så lad være med at sige, at hastigheden skal sættes op.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg forstår slet ikke den tone her fra den sidste ordfører, for selv hos De Konservative, kan jeg betro fru Margrete Auken, gør de alt for mange tilskadekomne i trafikken et meget stort indtryk. Det er derfor, vi beskæftiger os meget med det hele tiden, og jeg synes, jeg lagde det meget konstruktivt op i min tale her.

Det vil jeg også sige til hr. Erling Christensen. Jeg sagde nemlig ikke – og det kan man jo så kontrollere i referatet her bagefter – at ambitionsniveauet er for lille. Jeg sagde, at det var et pænt ambitionsniveau, og jeg synes, det er en glimrende redegørelse. Så man skal høre efter, hvad der bliver sagt heroppefra.

Omkring de for hårde konsekvenser: Her er så en anden ting, hvor man måske ikke har hørt

så godt efter, for jeg mener ikke, der er for hårde konsekvenser for spritbilisterne. Vi stillede selv et forslag sidste år, B 58, hvor vi ville skærpe straffen for specielt spritdræberne. Så det vil vi godt have.

Det, jeg talte om, var, at vi ikke vil have så hårde konsekvenser for hastighedsovertræderne. Jo, vi vil godt have en skærpet straf i forhold til, hvad vi har i dag, og det synes jeg virkelig er et signal til regeringen om at gå konstruktivt ind i det her. Men vi vil ikke have, at man får frakendt kørekortet efter en overskridelse på 70 pct. af den tilladte hastighed. Men vi lagde meget konstruktivt ud, og vi vil da også godt forhandle, og vi synes, vi har bevæget os mange skridt i retning af regeringens redegørelse.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Hr. Erling Christensen for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det, jeg manglede sidste gang og gerne ville rose den konservative ordfører for, var, at den konservative ordfører sagde, det var en god idé at bruge 1 mia. kr. i anlæg til trafikikkerheden. Det synes jeg er et godt signal. Det vil jeg gerne rose den konservative ordfører for.

Jeg vil også gerne rose den konservative ordfører for den sidste bemærkning med hensyn til at inddrage kørekortet og om, at det kunne vi jo forhandle om. Det gør vi så i udvalget. Det synes jeg er et godt signal. Tak for det.

Margrete Auken (SF):

Trafikken er stadig væk vores største voldsproblem. Den dræber og skader i et uhørt omfang, samtidig med at den fratager mange mennesker, især børn og gamle, deres automobilitet, altså deres selvbevægelighed, og gør dem afhængige af, at andre transporterer dem, og i øvrigt pålægger dem meget ekstra transport.

Indtil for nylig var det en udbredt holdning, at hvor der handles, der spildes, og det var så det. Men i 1970'erne blev det for meget, og da man havde set den gunstige virkning af hastighedsgrænserne under oliekrisen, fik man – under store protester ganske vist og ikke mindst fra borgerligt hold – indført faste hastighedsgrænser. Og virkningen var jo vældig god. Ulykkestallet var stadig væk for højt, og så fik vi også tvungen brug af sikkerhedsseler, og det hjalp jo godt på det. Så vi har hele tiden set de hurtige virkninger af indlysende tiltag.

Så fik vi altså nedsat Færdselssikkerhedskommissionen eller den ny kommission i midten af 1980'erne, og den kom efter en hel del politisk bøvl, ikke mindst med den daværende regering, som ikke syntes, det var så indlysende, at man skulle gøre noget ved det problem.

Justitsministeriet havde sagen dengang, og de har haft en lang tradition for dårlige vaner i forhold til færdselssikkerhed. Jeg siger ikke, det er tilfældet i sidste omgang, men jeg har et par spørgsmål lidt senere hen.

Så blev det altså med modstand fra Justitsministeriet til, at vi fik nedsat denne kommission, og vi fik også lavet den handlingsplan, som var den første, der kom, og som slog fast, at vi nu skulle have nedbragt ulykkerne med mindst 40 pct. fra 1988. Det er interessant, fordi man både har lirket lidt på procenten, og man har også fundet et bedre år end det oprindelige, men sådan er der jo så meget, og det tager vi så med.

Noget, der var spændende i vores første handlingsplan, som har holdt ved siden hen, var, at det skulle ske uanset trafikstigningen. Det er altså en logik, som bunder i, at det drejer sig om mennesker og ikke om biler. Selv om der kommer flere biler og der køres mere, kommer der jo altså ikke flere danskere. Og det er for deres skyld og ikke for bilernes, at vi laver færdselssikkerhedsarbejde.

Den første handlingsplan fik desværre ikke til følge, at man så også interesserede sig for de trafikpolitiske virkemidler til begrænsning af trafikken. Det anså den daværende kommission – eller i hvert fald flertallet i den daværende kommission – for at være for betændt, så det lod man ligge. Det var selvfølgelig trist, men alligevel var der i den første handlingsplan meget konkrete mål og tilsvarende særdeles udmøntede midler. Vi kunne simpelt hen se, hvad det ville koste.

Den redegørelse, vi har fået nu, og den handlingsplan, vi også har fået, men nu ser jeg først og fremmest på redegørelsen, har en langt bedre retorik. Den har i modsætning til den første handlingsplan medtaget de trafikpolitiske virkemidler, skønt man må sige, at det meste er i en noget anelsesfuld form. Det er ikke rigtig til at se, hvor man kontant kommer ind og siger, at nu skal man gøre det og det. Men det står der.

Jeg synes også, det er godt, at man fastholder den overordnede forestilling om, at det drejer sig om alle trafikantgruppers mobilitet. Og til mobilitet hører jo både fremkommelighed, sikkerhed og tryghedsfølelse.

Jeg synes også, denne redegørelse er bedre til at understrege, at det mål kun giver mening, hvis man indser, at der så må komme skrappe begrænsninger for de stærkeste og dermed potentielt mest voldelige trafikanter, nemlig bilisterne.

Den gør også klart, at ulykkerne er et velfærdsproblem, som alle bør forholde sig til: trafikanter, myndigheder og virksomheder. Og den slår fast i selve overskriften, at enhver ulykke er én for meget. Det er jo så kønt, så kønt. I det store og hele vil jeg da også sige, at det er en god redegørelse. Men er den alvorligt ment? I forhold til Færdselssikkerhedskommissionens første handlingsplan er der ingen konkrete angivelser hverken af mål eller af økonomiske midler.

Nu må vi huske, at den første handlingsplan blev heller aldrig gjort til regeringens. Jeg husker, vi havde en debat her i Folketinget, hvor det var sådan, at en partifælle til den daværende formand for Færdselssikkerhedskommissionen stod heroppe og spillede fransk klovn om alt det, der i hvert fald ikke kunne gøre indtryk på ham, og formanden for kommissionen luskede rundt nede i baglandet og kunne ikke rigtig forholde sig til, at man absolut ikke tog hans kommissions arbejde alvorligt. Regeringen gjorde det heller ikke, og man havde ikke for alvor tænkt sig at sætte nogen penge ind bag det.

Så selvfølgelig kan man sige, at de mange penge, der dengang var afsat af statslige midler, ikke kom igennem. Derfor er det selvfølgelig bedre, at vi denne gang står med en plan, som regeringen faktisk har gjort til sin. Til gengæld kniber det så med konkretionen af midler og tidsplanerne, og det kan man selvfølgelig blive – det kan jeg i hvert fald – noget utryg ved.

I slutningen af redegørelsen bliver det helt bevægende. I slutningen af både redegørelsen og handlingsplanen er der ingen ende på alt det gode, regeringen vil gøre for at sikre miljø og for, at flere bruger kollektiv trafik og cykler. Der skal være vejafgifter og parkeringsafgifter, og især skal der gøres noget for, at virksomheder og institutioner ikke ligger så langt væk fra hinanden og fra boligerne.

Men jeg kan altså ikke få øje på andet konkret, end at der vil komme en redegørelse om, hvordan det går med »Trafik 2005« til næste år. Det mest bindende løfte, vi har fået om denne sag, er, at vi får en redegørelse til. Men o.k., det er jo dejligt, at retorikken er en anden end under den forrige regering, hvor trafiksikkerheden

befandt sig – og befandt sig lidt småskidt – i Justitsministeriet.

Men er virkeligheden blevet meget bedre? Der blev tidligere af den socialdemokratiske ordfører talt om, hvorfor vi ikke har fået den automatiske hastighedskontrol, og det synes jeg faktisk vi skal have en ordentlig redegørelse for. Den har været vedtaget meget, meget længe. Der var stor modstand imod den i det tidligere Justitsministerium, og jeg vil godt høre, om det er den modstand, der er flyttet med over, ikke med den nuværende minister, det er ikke det, jeg mener, men med apparatet, for nu ikke at nævne navne. Er det den, der er flyttet med, sådan at vi stadig væk har det dér vægelsind, så vi ikke har fået denne hastighedsmåling? Det er altså for groft.

Jeg kan tilsvarende nævne, at jeg har prøvet i lang tid i Færdselssikkerhedskommissionen at få resultaterne af nogle tyske initiativer, hvor man har lokale myndigheder til at foretage hastighedskontrollen. Det går vældig godt, men jeg kan ikke få besked om, hvad det er, der er sket. Det er 2 år siden, jeg begyndte at spørge, og jeg tænker på, om man ikke er særlig glad for at få det her frem. Jeg håber, jeg har uret i min mistanke, men det er så op til trafikministeren at bevise, at det har jeg.

Jeg vil også godt have en bedre konkretisering af, hvor mange penge der faktisk sættes af – jeg kommer til det om lidt. Det er lidt svært at gennemskue, hvad de beløb, der faktisk nævnes her og der, kommer til at dække. Hvis vi tager sådan noget som politiovervågningen, øger man den kun med 25 pct.; det ligger i det gamle politiforlig, så der kommer altså ikke mere ind her. Hvis man husker den gamle færdselssikkerhedsplan eller –handlingsplan, var det et langt, langt større beløb og en langt større øgning, der skulle ind, og det havde også en god virkning. Jeg er egentlig lidt ked af, at det ikke er blevet tydeligt i denne her plan, at dér skal der altså gøres mere.

Og endelig ser jeg altså frem til, at vi får en bedre dokumentation for, hvad der forårsager ulykkerne. Det er blevet nævnt tidligere i debatten i dag, at vi ved for lidt om det dér med spritten og spørgsmålet om de lave promiller og de høje promiller. Det er for løse tal, det her bygger på.

Jeg har en del forventninger til den ulykkesanalysegruppe, der omstider er nedsat, som skal finde frem til et bredere billede af det, så det ikke kun er hospitalernes resultater, vi har at

gøre med. Men også det er jo godt, og jeg vil ikke på forhånd afskrive, at der kommer noget fornuftigt ud af det. Jeg vil meget gerne lade tvivlen komme ministeren til gode og så bare håbe på, at vi nu får et ordentligt materiale på bordet.

Hvis vi tager hovedindsatsområderne, så skal jeg ikke komme mere ind på det med hastigheden; det er der blevet sagt meget og meget godt om. Jeg er glad for, at det har fået den høje prioritering. Det er som nævnt en af grundene til, at vi kan gå ind for nedsættelsen af promillegrænsen, at man nu fokuserer bredt på den hensynsfulde kørsel, for så giver det mening.

Jeg kan ikke forstå, hvorfor man ikke har valgt en 60 pct.s- i stedet for en 70 pct.s-grænse. Jeg læste høringssvarene igennem, og jeg har ikke set nogen begrundelse for ikke at vælge en 60 pct.s overskridelse i stedet for. Jeg vil også godt vide, om politiet faktisk har tænkt sig at respektere den grænse, for i dag er det jo sådan, at hvis man kører 10-15 km/t for stærkt i byerne, så gør politiet ikke noget – og det siger de også at de ikke gør. Det er jo lidt vigtigt, hvordan vi får det her gennemført.

Men der er én ting til, jeg egentlig har lyst til at kigge lidt på, og det er – og den bemærkning skal jeg altså nå at have med – en post, der hedder kabelautoværn. Nogle kan huske, at vi i Færdselssikkerhedskommissionen fik afsløret, at det var det rene lamperøg og pressegak, at man havde fået det dér vedtaget. Der var ingen færdselssikkerhedsmæssig effekt af den enorme bevilling.

Den daværende trafikminister Jan Trøjborg lovede i et samråd i Retsudvalget, at o.k., han ville køre det igennem, for nu havde der været så meget ballade, og han orkede ikke mere støj, men det skulle i hvert fald ikke belaste færdselssikkerhedsbudgettet – men dér står det nu og belaster. Det skulle have været over på motorvejsbudgettet, og motorvejsbudgettet er jo enormt stort, så der havde man dårligt opdaget det; men man opdager det på færdselssikkerhedsbudgettet, for det er den lille mands eneste lam, man har fat i dér. Jeg vil godt bede trafikministeren gå op gentagne det gamle løfte om, at hvis det dér overhovedet skal laves – og det kan man altså stadig væk diskutere, for det giver ikke ret meget mening – så skal det ligge under motorvejsbudgettet.

Der er en post til, jeg godt lige vil nævne, som heller ikke står her: Er man klar over, at den største budgetpost i den danske færdselssikker-

hedsinvestering er 2,7 mia. kr. til airbags – 2,7 mia. kr.! Jeg tror, det er noget med en 10-20 dødsulykker, de sparer. Når man tænker på, at Vejdirektoratet mener, at der er vundet 8 mio. kr. ved en afværget dødsulykke, så er 2,7 mia. kr. altså en absurd investering, og det vil jeg gerne høre bemærkninger til.

Og så skal jeg til sidst glæde mig over, at der er kønne ord om cyklister i redegørelsen.

Vibeke Peschardt (RV):

Hver ulykke er én for meget, lyder overskriften på regeringens redegørelse om trafikikkerheden i Danmark, og det er jo så sandt, som det er sagt.

I Det Radikale Venstre finder vi det meget positivt, at der gennem årene er taget så grundigt fat om de problemer, trafikken frembyder, at vi i dag trods alt kan se, at det var muligt at gøre noget ved de meningsløse trafikulykker og de høje ulykkestal, vi havde for 25-27 år siden sammenlignet med i dag.

For det kan jo nytte at gøre noget, og derfor skal vi blive ved med at overvåge og forbedre, hvad det efterfølgende lovforslag om skærpelser af forskellig art i færdselsloven jo også lægger op til.

Vi synes, at det vigtige ved denne redegørelse er, at den viser bredden i det trafikikkerhedsarbejde, der gøres i Danmark. Ud over at vi har officielle statslige institutioner som Rådet for Trafikkerhedsforskning og Rådet for Større Færdselssikkerhed, der har haft deres store betydning i sikkerhedsarbejdet, har vi et helt netværk i samfundet inklusive de decentrale instanser kommuner og amtskommuner, der hver på deres måde arbejder for de samme mål, nemlig nedbringelse af ulykkerne over en bred kam.

Efter min opfattelse er der også i befolkningen bred forståelse for hovedmålene. Det kan måske knibe en gang imellem med forståelse for midlerne, men det vigtige er i hvert fald, at alle arbejder mod det samme mål, nemlig nedbringelse af fartulykker og indsatsen imod spirituskørsel, cyklistulykker og ulykker i kryds. Det er de fire hovedmål i Færdselssikkerhedskommissionens strategiplan fra 1996, som vi selvfølgelig slutter op om.

Vi er helt enige i målet om, at så mange kommuner som muligt kommer med, så kommunerne udarbejder handlingsplaner på trafik- og miljøområdet. Nu handler det her jo isoleret om trafik, og jeg skal derfor ikke forplumre debat-

ten ved at inddrage miljøproblemerne i almindelighed, men jeg kan da sige, at der er en del kommuner, der er i gang med at lave trafik- og miljøhandlingsplaner, der inddrager miljøproblemer, især i form af støjbekæmpelse, som er et meget, meget stort problem i områder med stærk trafik.

Omkring kommunernes trafikarbejde – og det gælder naturligvis både amter og primærkommuner – er det efter vores opfattelse rigtigt, at kommunerne samarbejder med det lokale politi. Kommunerne sidder vel typisk ikke inde med detailviden på færdselslovens område, men det gør det lokale politi, og jeg kender gode eksempler på, hvordan man har været i stand til ved fælles hjælp at bekæmpe færdselsulykker på en relevant måde. Det kan ofte gøres med små midler ved gennemtænkte løsninger: vejindsnævninger, små vejombygninger osv.

Nu skal jeg ikke gennemgå hele redegørelsen. Vi synes, den er vigtig, og at det er en relevant status at foretage som optakt til den skærpelse af sanktionerne specielt i færdselsloven, som der lægges op til senere på dagen.

Vi kender problemet: det er hastigheden og kontrollen med den, for farten dræber; det er spirituskørsel, som ikke burde finde sted; det er lastbiler, der optimerer selskabernes drift ved, at chaufførerne kører for hurtigt og frem for alt ikke overholder køre- og hviletidsbestemmelserne – for slet ikke at tale om fup med fartskriverne – og det er cyklisterne, de bløde trafikanter, som er de svage trafikanter. Selv om de måske godt i videre omfang kunne være med til at passe bedre på selv, så skal de altså beskyttes mod bilerne.

Når alle problemerne er kendt, så er der kun tilbage at gøre noget ved dem. Det bliver der gjort løbende, og vi er glade for, at arbejdet fortsætter. Det er godt, at Folketinget fra tid til anden bliver gjort bekendt med de resultater, der opnås – eller mangelen på resultater. Det skal vi blive ved med.

Jan Køpke Christensen (FP):

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at Fremskridtspartiet på linje med andre partier vil tage de mest vidtgående, kan vi sige, initiativer, de optimale initiativer, for at nedsætte trafikulykkerne.

Når man ser på antallet af trafikulykker siden 1970, ja, så er der ifølge redegørelsen jo blevet dræbt ca. 20.000 personer i trafikken på de danske veje. Det er naturligvis 20.000 personer for

meget, og derfor er Fremskridtspartiet helt enig i, at hver ulykke er én ulykke for meget.

Jævnfør redegørelsen så må vi stadig konstatere, at det er farligt at køre eller i det hele taget at færdes på de danske veje, langt, langt farligere end på de norske, svenske, engelske, hollandske og finske veje. Regeringens målsætning fra 1988 er jo desværre langt fra nået.

Lykkeligvis må vi ligeledes konkludere, at ulykkestallet er dalende, men alvorlighedsgraden er jo tragisk stigende. Jeg vil gerne henlede opmærksomheden på Vejdirektoratets rapport »Sortpletprioritering 1995-96«. Den viser jo, at trods nedgang i ulykkestallet på hovedlande-vejsnettet er alvorlighedsgraden i de ulykker, der er sket på udmeldte sorte pletter, voldsomt stigende i 1994 og 1995, jf. bilag 1. Det vil sige, at antallet af personer og graden af personskaderne er over dobbelt så store i 1995 som i 1988.

Med hensyn til sikkerheden er det således, at Fremskridtspartiet er yderst tilfreds med, at regeringen nu har nogle nye handlingsprogrammer for at øge trafikikkerheden. Sikkerheden er som nævnt vigtig; den skal selvfølgelig sættes i højsædet. Vejforhold og køretøjer skal være optimale, så trafikanterne dermed opnår gode køreforhold og den maksimale sikkerhed.

Vedrørende afmærkning og skiltning så skal den være klar og tydelig. Aflukkede områder som f.eks. færgeramper skal selvfølgelig være ansvarligt og klart afmærkede, sådan at der ikke kan være nogen tvivl, og så der ikke kan tages fejl her. Her kan vi ikke tillade det mindste sjusk, som vi f.eks. har set ved nogle tragiske dødsulykker, hvor afmærkningen til aflukkede færgeramper var dårlig og utilstrækkelig.

I regeringens nye handlingsplan vil der blive set på hastigheden. Sænkes hastigheden i bymæssige bebyggelser, bør det efter Fremskridtspartiets mening kompenseres ved at hæve hastighedsgrænsen på motorvejene. Fremskridtspartiet ser gerne, at hastigheden sættes op til 120 km/t på motorveje. Både veje og biler bygges til større hastigheder, og undersøgelser viser, at der i f.eks. Tyskland, hvor der er mere eller mindre fri hastighed på motorveje, stort set ikke er flere ulykker end i Danmark.

Hastigheden for lastbiler på motorvejene bør også sættes op. Den bør i hvert fald være 80 km/t, muligvis mere. Det har V, K og Fremskridtspartiet jo som bekendt foreslået med lovforslag nr. L 79 fra denne samling. Den højere hastighed vil give jævnere kørsel, og den vil også lokke flere bilister og lastbiler fra lande-

vejene til de mere sikre motorveje. Det er ganske almindelig sund fornuft efter vores opfattelse.

I Fremskridtspartiet kæmper vi som bekendt for størst mulig personlig frihed for borgerne, og det gælder også for dem, der færdes på vejene. Efter »personlig frihed« hedder det videre i Fremskridtspartiets program »under ansvar«, og det er naturligvis vigtigt at tage med.

Vi må, hvad angår spirituskørsel, appellere bredt om ansvarlighed og fornuftig opførsel i trafikken. Forebyggelse er som bekendt bedre end helbredelse, og oplysning og atter oplysning er derfor yderst vigtig efter Fremskridtspartiets opfattelse. Spiritus og bilkørsel er altid en farlig blanding ikke mindst for éns medtrafikanter. Det vil det blive ved med at være, og det forårsager meget tragiske ulykker, har vi set. Jeg vil da endnu en gang understrege, at vi ved, at oplysningskampagner har en positiv forebyggende effekt.

Det siger sig selv, at alle bør tage særlige hensyn til de svage trafikanter, børn, unge, ældre, fodgængere og cyklister. Det er også ganske almindelig sund fornuft. Men de svage trafikanter skal naturligvis også vise hensyn og straffes, når de skaber problemer i trafikken. Vi har set cyklister køre uforholdsmæssig hurtigt og hasarderet i forhold til omgivelserne. Disse trafikanter er alle ansvarlige for at færdes efter forholdene. Det er vi naturligvis alle.

Personlig frihed under ansvar er altså meget, meget vigtigt. Vi kan alle blive ramt af trafikulykker, og derfor er trafikikkerheden vigtig for os alle. Samfundet skal gøre sin pligt: bygge og vedligeholde vejene godt og sørge for klar og tydelig afmærkning, hvor det er nødvendigt; men den største del af ansvaret for trafikikkerheden ligger hos den enkelte borger. Det er den enkelte borger, der bevæger sig rundt i trafikken, som er det centrale, og her vil vi i Fremskridtspartiet igen understrege, at borgerne skal være sig deres ansvar bevidst og opføre sig ansvarligt og fornuftigt i trafikken både for deres egen skyld og ikke mindst for deres medtrafikanters skyld.

Vej- og køreforhold skal være i orden, men Fremskridtspartiet mener som nævnt, at der generelt skal være større frihed for borgerne også på dette område. Staten skal ikke være babysitter for borgerne. Opfører man sig uansvarligt i trafikken og er til fare for sine omgivelser, ja, så skal det koste; men vi skal ikke overregulere og fotoovervåge. Overordnet set skal vi ikke umyndiggøre befolkningen mere

end højst nødvendigt. Vi bør – som jeg sagde tidligere – med andre ord sætte grænser for, hvor langt man skal gå med hensyn til at være babysitter for befolkningen. Samfundet og politiet har bedre og vigtigere ting at tage sig til.

Enhver trafikulykke er tragisk og meningsløs, og vi skal arbejde på en holdningsændring hos trafikanterne. Staten skal give nogle rammer for sikkerhed og trafikale forhold, men de enkelte borgere, der færdes i trafikken, bør være ansvarlige og fornuftige.

Selv om det ikke er en del af redegørelsen, vil jeg her til sidst gerne nævne regeringens og Amtsrådsforeningens overraskende vejaftale om at overføre godt og vel to tredjedele af det nuværende hovedlandevejsnet til amterne. Primærkommunerne blev fuldstændig glemt ved indgåelsen af aftalen, og jeg synes, det er tankevækkende, at der er indgået en afgørende aftale om Danmarks fremtidige statsvejnet uden om en af samarbejdspartnerne og vigtigst uden hensyntagen til landets største vejbestyrelse.

Her vil jeg også gerne gøre ministeren opmærksom på, at denne studehandel bryder Fremskridtspartiet sig ikke om, og jeg vil godt have en garanti for, at det på baggrund af, at den faglige kompetence er overgivet til en anden instans, ikke får konsekvenser for niveauet af sikkerheden.

Jette Gottlieb (EL):

Det rigtig gode ved denne redegørelse er overskriften; det er en kort, kontant og utvetydig programerklæring. Samtidig får vi også i redegørelsen en opstilling af regeringens andre trafikpolitiske målsætninger. Det siges direkte, at trafikikkerheden er en integreret del af den samlede trafikmålsætning. Derfor er det jo også ærgerligt, når det kommer til den mere konkrete indsats, at de enkelte målsætninger alligevel er adskilte. Ellers ville den store enkeltindsats, der virkelig ville batte noget for trafikikkerheden, være indsatsen, der mindskede den samlede biltrafik, personbiler såvel som lastbiler, men det er ikke nævnt.

Redegørelsen koncentrerer sig om Færdselsikkerhedskommissionens fire indsatsområder. Det er fint nok; det er vigtige områder. Jeg finder også, at det er en rigtig opbygning af indsatsen at sige, at det drejer sig om information og tilskyndelse, det drejer sig om kontrol, og det drejer sig om skærpede eller ændrede sanktioner, der svarer mere til forsyndelsens art. Man skal huske, at bag hver eneste trafikulykke lig-

ger en menneskelig fejl; der er ingen undskyldninger.

Jeg synes nok, at regeringen har et ansvar, der rækker videre end Færdsels sikkerhedskommissionens, for at betone de mere overordnede sammenhænge. Det kommer her og der også til udtryk i redegørelsen. F.eks. står der i afsnittet om indsats over for spritkørsel, at en indsats kunne være at anvise alternative transportmidler. Jeg er helt tilfreds med, at sådan nogle ting er nævnt.

Men jeg kan ikke lade være med at gøre opmærksom på, at når vi kommer til de mere konkrete tiltag helt dernede, hvor pengene skal afsættes, så følges de opstillede prioriteringer ikke. I lighed med fru Margrete Auken må jeg konstatere, at de 150 mio. kr., der f.eks. prales af som indsats ved sortpletbekæmpelse, skal sammenlignes med de 5 mia. kr., der indtil nu er brugt til pudefradrag, til airbags, hvoraf alene de 2,7 mia. kr. er brugt i 1996, så det er altså et drastisk stigende tal. Ganske vist ændres loven formentlig nu, men det er stadig et anseligt beløb, der er afsat til den prioritering. Jeg mener ikke, at det er det, vi har ønsket, hvis vi sætter en ramme, der kaldes færdselssikkerhed, og jeg finder ikke, at det er den prioritering, vi her skulle ønske.

I opstillingen af målsætningerne for regeringens trafikpolitik gøres der jo meget ud af samspillet mellem trafikikkerhedsmålsætningerne, CO₂-målsætningerne og støjbekæmpelsesmålsætningerne.

Hvad angår målsætningen for reduktion af antallet af dræbte og tilskadede i trafikken, er det en årlig målsætning. Det har vist sig at være en meget gavnlig måde at opstille det på. Det er nemlig årsagen til, at det så umiddelbart er gået ind i folks bevidsthed, at der her og nu er problemer med at opfylde målsætningen. De første år gik det jo meget fint, hvor man jo ganske kraftigt reducerede antallet af ulykker, men nu er vi nået til det punkt, hvor der skal mere drastiske midler til, og så bliver det svært. Hvis vi skal fortsætte den positive udvikling, skal der helt andre og mere drastiske ting til. De seneste år er det jo raskt gået den gale vej.

Jeg kan derfor kun anbefale, at man for de andre trafikpolitiske målsætninger, hvis det virkelig er integrerede størrelser, opstiller årsmål. Det ville fremme, at de nødvendige midler bliver brugt i tide.

Ministeren sammenligner med arbejdsmiljøarbejdet, når han diskuterer færdselssikkerhed.

Det er ikke nogen dårlig sammenligning. Medens vi snakker og snakker, så stiger skades- og ulykkestallet. Prøven på, om den her redegørelse, som på mange måder efter min mening rummer positive formuleringer, er noget værd i praksis, får vi, når vi ser de kommende års færdselsstatistikker.

Sonja Albrink (CD):

Da mit partis ordfører, hr. Arne Melchior, ikke kan være til stede i dag, skal jeg prøve at fremføre CD's synspunkter vedrørende dette lovforslag.

Det lovforslag, som vi behandler her, indeholder mange forskellige elementer, som hver især kunne fortjene en individuel behandling. Selv om spørgsmålet om nedsættelsen af promillegrænsen ikke er det første punkt i forslaget, er det dog et af de vigtigste. Hele debatten om en nedsættelse er langt mere følelsesladet, end det er sagligt begrundet. Debatten handler måske ikke så meget om trafikikkerheden som om holdninger, men jeg synes, der er behov for at skelne mellem politiske meningstilkendegivelser og så den reelle lovgivning.

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at i CD vender vi os stærkt imod den cocktail at blande alkohol og biler. Men det betyder ikke nødvendigvis, at man skal sætte grænsen for promillekørsel ned, medmindre det har en påviselig gavnlig virkning for trafikikkerheden. Den debat, som dette forslag har frembragt, har rejst stor tvivl om, hvilke gavnlige konsekvenser en nedsættelse af promillegrænsen vil have. Senest har det da også været fremme, at den foreslåede ændring kan give domstolene nogle praktiske problemer, så jeg synes, der er god grund til at fortsætte denne diskussion under udvalgsbehandlingen, hvor vi også bør få de yderligere oplysninger, dokumentationer og høringsvar fra domstolene, som vi måtte have for at danne os det rigtige grundlag.

I CD's gruppe har vi haft en drøftelse af spørgsmålet, og vi vil gerne under udvalgsbehandlingen have det her nærmere belyst, før vi tilkendegiver vores holdning vedrørende dette punkt.

Et af de andre spørgsmål, som forslaget indeholder, er kørekortsfrakendelsen allerede ved en hastighedsoverskridelse på 70 pct. mod i dag ved en overskridelse på 100 pct. Kører man 70 pct. hurtigere, end det er tilladt, lyder det som en alvorlig ting. Det er det i reglen også, men når man kører ude på de danske landeveje,

oplever man ofte, at fartgrænsen er helt urimelig lav på korte strækninger. Hvor mange af os har ikke oplevet, at man kommer kørende ud ad en fin hovedlandevej, som skærer igennem udkanten af en mindre landsby. Der ligger måske en gård på den ene side af landevejen og en mark på den anden. Her er fartgrænsen så sat ned til 50 km i timen, og med de nye regler betyder det, at man mister kørekortet, hvis man kører 85 km i timen. Der kan man måske spørge, om det er rimeligt. Hvis man vil sætte en så snæver grænse, må det i hvert fald kræves, at man meget nøjere gennemgår vejstrækningerne også lokalt, så der sættes nogle rimelige fartgrænser.

I den sammenhæng er det nok også værd at tænke på, om hastighedsgrænserne på motorvejen ikke burde sættes op til i hvert fald 120 km/t. Det er sikkert noget, man har hørt fra CD's side mange gange, og vi vil gerne fremhæve det igen.

Når vi nu er ved spørgsmålet om trafikikkerhed, vil jeg også lige give det foreslåede forslag om håndholdte mobiltelefoner et par ord med på vejen. Der skal ikke herske nogen tvivl om, at chaufføren bør have hele sin opmærksomhed rettet på kørslen, og at andre aktiviteter derfor skal minimeres så meget som muligt. Det at tale i mobiltelefon kan være en aktivitet, som kan fjerne opmærksomheden fra trafikken, og som derfor også kan være meget farlig, så jeg synes, det er rigtigt, at der gribes ind over for mobiltelefoner, og godt, at der sættes en lang frist, så man kan få sit udstyr skiftet ud.

Et noget mindre kontroversielt spørgsmål er forslaget om, at taxier efter lokale beslutninger skal kunne køre i de særlige busbaner. Vi synes, det er nogle meget fine erfaringer, man har gjort, og vi kan også tilslutte os dette element.

Til sidst vil jeg kommentere de nye muligheder for nummerplader, som også er indeholdt i ministerens forslag. Dels gives der mulighed for at anskaffe sig en tredje nummerplade, hvis man har bagage eller cykler bag på bilen, som skjuler nummerpladen. Jeg ser dette som en god mulighed for bilisterne, når det vel at mærke understreges, at der er tale om en mulighed og ikke om et yderligere omkostningsfyldt krav.

På den mere særprægede side er der et forslag om mulighed for at købe historisk korrekte emaljenummerplader for ældre veteranbiler. Jeg er glad for, at man endelig er kommet overens og nu vil give veteranbilfolket den mulighed, som jeg ved at de længe har ønsket. Desværre er der et par dråber malurt i det bæger, for jeg kan

ikke rigtig forstå, at det skal være så dyrt at købe sådan nogle nummerplader. Ud over et standardgebyr på 500 kr. pr. nummerplade skal veteranbilerne betale et yderligere gebyr på 900 kr. pr. plade, og det vil altså sige, at det vil komme til at koste 1.400 kr. pr. plade eller 2.800 kr. for to plader. Og det vil igen sige, at det kommer til at blive en meget dyr løsning.

Lovforslaget beskriver, at det kun koster 382 kr. pr. stk. at fremstille sådan nogle gamle emaljeplader, så det vil altså sige, at staten tjener over 1.000 kr. pr. plade eller 2.000 kr. i alt, og det synes jeg er meget urimeligt. Da der ikke kan ligge noget særligt provenu i ordningen, vil jeg gerne bede ministeren om at give en begrundelse for, at prisen for de historiske nummerplader er sat så høj, og hvorfor der ad bagdøren er indført en lille særskat på veteranbiler.

Som det altså er fremgået af mit indlæg, er CD positive over for mange af de her elementer, og jeg er sikker på, at vi under udvalgsbehandlingen også kan finde ud af de sidste ting.

Formanden:

Selv om både redegørelsesdebatten og debatten om det næste punkt på dagsordenen har mange fælles træk, vil jeg lige for en ordens skyld nævne, at behandlingen ikke foregår samtidig, men vi hørte med interesse på indlægget.

Ole Donner (DF):

Jeg skal indledningsvis takke trafikministeren for redegørelsen, som indeholder en del tal og statistikker, der kan give anledning til alvorlige overvejelser.

Jeg vil først glæde mig over, at antallet af dræbte er halveret på ca. 25 år, selv om der har været en stor stigning i biltrafikken. Det er klart, at man skal forsøge at gøre antallet af dræbte endnu mindre, og der er, som det fremgår af rapporten, også foreslået forskellige ting, der kan gøres.

Der har igennem de seneste år været mange forskellige initiativer, og der er stadig mange initiativer i gang for at mindske ulykkestallet og dermed antallet af dræbte i trafikken. Dansk Folkeparti er parat til at støtte disse initiativer, f.eks. vil Dansk Folkeparti gerne være med til de steder, hvor det skønnes nødvendigt, at lave miljøsikre og trafiksikre omkørselsveje i bymæssig bebyggelse. Vi vil også gerne være med til at bevilge endnu flere penge til sortpletbekæmpelser på de steder, hvor der virkelig er mulighed for at nedsætte ulykkesfrekvensen.

Vi skal senere i dag behandle et lovforslag, der er fremsat af trafikministeren, med en lang række forslag til ændringer på trafikområdet. Desværre er der i det forslag efter vores mening en lang række sammenblandinger af forskellige forhold, som gør, at vi får svært ved at støtte forslaget, hvis det ikke bliver skilt under den behandling, der vil foregå på normal vis i Folketinget.

I Dansk Folkeparti har vi stor sympati for, at cyklister og andre bløde trafikanter separeres fra den stærke biltrafik ved selvstændige cyklistier og ved striber m.v., og derfor har vi stor sympati for, at man anvender midler til dette, ligesom vi har sympati for at anvende midler, der kan holde det danske vejsystem i en trafik-sikkerhedsmæssig god forfatning. Vi mener også, at man fremover skal forske i nye systemer og undersøge de bedst mulige løsninger af de forskellige trafiksystemer.

Vi mener ligeledes, at det er af stor vigtighed, at man på skoler og i uddannelsesinstitutioner forsøger at bidrage med en undervisning, som kan medføre en nedsættelse af ulykkesantallet på de danske veje, for det er jo rigtigt, som ministeren siger: Hver ulykke er én for meget.

I rapporten er der nævnt flere ting, bl.a. er der talt om hastighed. Og dér mener vi i Dansk Folkeparti, at hastigheden nogle steder bør sættes op, f.eks. mener vi godt, at man kan tillade, at der kan køres stærkere på motorveje. Vi mener også, at de moderne lastbiler med det udstyr, der er, godt kan tåle, at man sætter grænsen for disse op.

I det hele taget synes vi, det var en god idé, da vi havde en færdselslov, der klart sagde, at man skulle afpasse hastigheden efter forholdene. Dengang måtte folk tænke sig noget mere om, i dag kigger de på skiltene og ser, hvor stærkt de må køre, og så forsøger de at køre det, selv om forholdene måske ikke er til det på grund af trafik, glat føre eller andre ting. Dengang, der ikke var de skrappe restriktioner, tænkte folk sig mere om, tror vi på.

Der er også nogle forslag fremme om, at en 70-pct.s-overskridelse skal medføre en betinget frakendelse af førerbeviset. Dér mener vi ikke, at man bør følge det, der står i rapporten, fordi et øjeblik uopmærksomhed vil kunne medføre meget alvorlige konsekvenser for en chauffør; det mener vi ikke er rimeligt.

Vi vil gerne være med til at ændre på vores kryds, lave mere trafiksikre kryds. Vi vil også gerne være med til at lave rundkørsler, hvis

man skønner, det er nødvendigt. Dog vil vi henstille til amterne, at man gør det på en lidt anden måde. I Frederiksborg Amt har man f.eks. lavet et hav af rundkørsler, og dér har man på fornemmelsen, at hver gang man laver sådan en rundkørsel, så sætter man en ung ingeniør til det, som ikke har prøvet det før, og så bliver det én, der er lidt bedre til det næste gang, og så tredje eller fjerde gang lykkes det, og så får den lov at ligge nogle år, og så bliver den nedlagt igen. Det er jo ikke særlig hensigtsmæssigt. Vi mener, at man bør gøre det færdigt på tegnebrættet, inden man begynder at lave det. Det kan være en god idé med en rundkørsel, men det kan sandelig også være en dårlig idé.

Jeg var før inde på, at vi gerne vil være med til at bruge penge på at separere cyklisterne. Dog kunne vi godt tænke os en ændring af færdselsloven, sådan at det ikke pr. automatik altid var cyklisterne, der havde ret. I dag kan de køre ud over fortove, de kan køre over for rødt lys, de kan køre uden cykellygter, og hvis de så bliver impliceret i en ulykke, så får bilisten skylden, uanset hvad der er sket. Det synes vi ikke er helt rimeligt. Man bør nok på et eller andet tidspunkt se lidt på det forhold.

Vi mener, at de danske kommuner og amter gør meget for trafik-sikkerheden, og der er også sat en del penge af i de forskellige budgetter rundt omkring, og det ser vi på med tilfredshed. Vi mener, at man fremover fortsat bør forske, og vi bør uddanne bilister og motorcyklister bedre, vi bør forbedre vejnettet, og i det hele taget bør vi gøre så meget som overhovedet muligt for at nedsætte ulykkesantallet.

Man skal også forsøge at forbedre køretøjerne. Man bør forske i, hvad de bedste bremse-systemer er, og da kan man så godt tænke på, at den danske stat måske er lidt dobbeltmoralisk. Hvis man siger, moral er godt, så er dobbeltmoral jo ikke dobbelt så godt pr. automatik.

Jeg tænker her på, at når man har noget, der hedder airbag, ABS-bremser eller andre sikkerhedsforanstaltninger, som virkelig kan være med til at gøre det hele bedre og nedsætte ulykkesfrekvensen, så kommer skatteministeren og siger: Først lægger vi 180 pct. på, og så lægger vi lidt moms på, og så gør vi det i det hele taget så dyrt, at folk ikke har råd til at betale. Og det synes jeg man skal tænke lidt på, når man forsøger at gøre noget godt for trafikken.

Men vi er glade for redegørelsen, vi mener, det har været godt at få sådan en redegørelse, ligesom vi mener, at det er godt at få en debat på området.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Hver ulykke er én for meget. Det har stort set været et tema, alle har kunnet tilslutte sig i dag, og det er jeg glad for. Det giver et godt udgangspunkt for et samarbejde her i Folketinget, og på det her felt har vi behov for et godt samarbejde. Det, det drejer sig om, er, at vi tager hensyn til hinanden, at medborgerne tager hensyn til hinanden.

I virkeligheden vil en vellykket sikkerhedspolitik på det her område være noget af det mest forebyggende, vi kan lave, og det vil også kunne spare vort sundhedsvæsen for mange udgifter. Det er derfor også med tilfredshed, man kan konstatere, at trafikikkerheden i Danmark er blevet bedre, at tallene på dødsulykker er blevet mindre, end de var for 10, 20 år siden. Det er godt, at det er gået, som det er gået, men det er ikke godt nok. Der er stadig væk uacceptabelt mange trafikulykker.

Og man kan sige, at vi nu er kommet til den mere vanskelige del. Så længe man kunne klare det med tekniske løsninger, generelle foranstaltninger, ja, så var det måske nemmere. Nu er vi kommet til den svære del – den mere holdningsprægede del – hvor hver enkelt holdning til trafikikkerheden bliver afgørende for at kunne komme videre ad vejen med færre ulykker, færre skader og færre dødsfald. Der skal en lang række tiltag til, og jeg er meget glad for, at ordførerne har været meget optaget af at gøre noget ved det her.

Hr. Erik Jacobsen var inde på, at overskriften var den rigtige: hver ulykke er én for meget, og hr. Erik Jacobsen ville gerne have, at vi gik i gang med en helt ny mere systematisk færdselslov, forstod jeg. Det er en meget stor øvelse, som jeg i og for sig kunne have meget sympati over for, men det er et kæmpe arbejde, og i første omgang vil jeg i hvert fald sige, at jeg vil være interesseret i at bestræbe mig på at få vedtaget det forslag til ændringer i den gældende færdselslov, som vi skal behandle senere i dag.

Hr. Brian Mikkelsen var inde på, at det her betød, at vi skulle tage vores ansvar over for medtrafikanterne alvorligt. Det mener jeg bestemte også, og derfor undrer det mig lidt med Det Konservative Folkepartis holdning til spirituskørsel. Her er et sted, hvor det er andre mennesker, man udsætter for fare. Og den lille ulempe ved at overholde 0,5 i stedet for 0,8 mener jeg godt vi kan påtage os og dermed give vores medborgere den øgede tryghed, at vi selv påtager os en lille ulempe og giver vores medborge-

re større tryghed; det mener jeg må kunne bæres.

Der har også været flere, der har talt om hastigheder. Og dér vil jeg sige, at nogle har talt om, at med hensyn til spirituskørsel har det ikke matematisk været dokumenteret tilstrækkeligt. Men de, der taler om øgede hastigheder, må i hvert fald erkende, at det matematisk med hensyn til hastigheder er dokumenteret, at der er en sammenhæng mellem ulykker og hastigheder.

Og desværre er det sådan, at vi i dag må konstatere, at gennemsnitshastigheden i Danmark ligger 10 pct. over det tilladte. Og beregninger viser, at hvis man overholdt hastighedsgrænserne i Danmark, så ville vi have 100 færre trafikdræbte om året, og vi ville have 1.500 færre tilskadekomne om året. Derfor er højere hastighed ikke en del af regeringens politik; tværtimod nævner vi flere steder, at det måske kan være hensigtsmæssigt med lavere hastigheder ved kryds, så hastigheden kommer ned i takt med, at man f.eks. nærmer sig et farligt kryds.

Der har også været rejst spørgsmål om, hvorvidt en ny køreprøve er en god måde at sanktionere på. Jeg tror faktisk, at det er en meget, meget pædagogisk måde at gøre det på. Der er nogle, der er ligeglade med bøderne; de kører bare til, og så betaler de bøderne. Men hvis de i stedet for skulle til en køreprøve, hvor de skulle høres i det ene og det andet, så tror jeg faktisk, at det ville have en større pædagogisk virkning på disse mennesker end nogle bøder. Men jeg er glad for, at der har været tilslutning til, at der skal være øgede sanktioner på de her områder.

Fru Margrete Auken spørger, om redegørelsen er alvorligt ment. Og det er selvfølgelig et frækt spørgsmål, men det er vel også derfor, det er stillet. Selvfølgelig er den alvorligt ment, ellers havde vi ikke arbejdet så meget med den, og jeg synes også, man kan sige, at det forslag, vi skal behandle senere i dag, er udtryk for en kontant opfølgning på en række af de initiativer, der er nævnt i handlingsplanen.

Der er spørgsmålet om promillekørslen; der er spørgsmålet om hastighedsovertrædelser og skærpede sanktioner dér; der er spørgsmålet om farlige vejstrækninger og -kryds, udbygning af cykelsti-net osv. Vi nævner, at vi vil styrke kampagner, uddannelse, efteruddannelse osv. Vi vil lave trafikplaner i Trafikministeriets institutioner; vi vil gennem trafikpuljen lave udviklings- og forsøgsarbejde i kommunerne osv. Vi vil prøve at gøre kommuner og amter til aktører i sikkerhedsarbejdet.

På alle de punkter her er der faktisk fulgt op på handlingsplanen. Og jeg vil meget gerne følge yderligere op, og jeg vil også gerne have, at Folketinget hjælper mig med, at der bliver fulgt yderligere op på de her ting. Der er også sat betydelige midler af.

Med hensyn til hastighedsovervågning skal jeg sige, at det er der orienteret om i december måned både over for Finansudvalg, Retsudvalg og Trafikudvalg, og at det første projekt, man havde tænkt sig, ikke praktisk kunne gennemføres, og at man derfor arbejder med et andet projekt nu, og arbejdet er konkret i gang, kan jeg sige. Men der er altså orienteret af min forgænger i december måned til folketingsudvalgene om det.

Jeg var meget enig i det, fru Vibeke Peschardt sagde.

Fru Jette Gottlieb var inde på, at personbilismen skulle bringes ned. Jeg vil sige: Jeg er enig i, at den skal bremses, at væksten skal bremses, og vi skal gøre noget ved det. Jeg vil i Folketinget komme med forslag, der styrker den kollektive trafik, der prøver at gøre en hel del på den kollektive trafiks område bl.a. i forsøg på at trække trafik fra biler over i mere kollektive transportformer, der er mere velegnede, hvor der bor mange mennesker, og for gods over lange afstande.

Fru Sonja Albrink spurgte til domstolene. Jeg kan oplyse, at der åbenbart desværre er sket en misforståelse i Justitsministeriet vedrørende høring; forslaget er sendt til høring hos domstolene, og jeg har skrevet et brev i dag til Trafikudvalget om det, og det er klart, at høringssvarene også vil blive omdelt her, så snart jeg får dem fra domstolene.

En meget stor del af vejnettet tilhører jo vejbestyrrelserne i amter og kommuner, og derfor er en meget væsentlig del af trafiksikkerhedsarbejdet selvfølgelig det arbejde, amter og kommuner gør. Og jeg synes derfor også, nu da der skal til at være kommunal valgkamp, at det vil være en god anledning til at sætte fokus på de her spørgsmål.

Amtsrådsforeningen har sagt, at de synes, det er rigtigt, at de enkelte amter udarbejder trafiksikkerhedsplaner for deres område. Jeg vil opfordre kommunerne til at gøre det samme, sådan at det bliver et konkret led i kommunernes planlægningsarbejde. Det bliver sat til debat hos borgerne. Og jeg synes, borgerne skal rejse det i forbindelse med den kommunale valgkamp og så følge op i årene, der kommer.

Hvis regeringens forslag bliver gennemført, som vi har foreslået det – de tiltag, staten alene iværksætter – skulle det forhåbentlig betyde, at der bliver i hvert fald 75 færre dræbte per år og cirka 1.000 færre kvæstede per år. Lægger vi hertil amternes og kommunernes indsats, ja, så ville vi komme meget længere. I amter og kommuner forudsætter man, at der skal investeres 200 kr. per borger per år for at kunne komme meget længere og nå et virkelig godt resultat.

Trafiksikkerhed er et anliggende, der vedrører alle. Derfor bør trafiksikkerhed også være en folkesag. Det bør ikke kun være en sag for Folketing og myndigheder. Vi har alle et ansvar for hinanden. Jeg håber, vi kan leve op til det.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Trafikministeren nævnte, at det var nødvendigt med en kontrollerende køreprøve i forhold til dem, der kører for stærkt, for i dag er det sådan, at nogle af dem, der kører for stærkt, gør det bare, og så betaler de bare bøden, og så kan de få lov til at køre videre. Og så vil de ud og køre stærkt igen. Og ministeren siger, at for at man ligesom skulle kunne dæmme op for det, ville det være nødvendigt med kontrollerende køreprøve i det omfang, hastighedsbegrænsningen overskrides væsentligt.

Jeg skal spørge trafikministeren: Er det ikke korrekt, at det forholder sig sådan allerede i dag? De, der gentagne gange overskrider hastighedsbegrænsningerne, skal op til en orienterende køreprøve. Er det ikke korrekt?

Det andet, jeg skal spørge om, er, at når ministeren taler om at begrænse privatbilismen, så er der jo flere muligheder for at gøre det. Dels kan man jo lægge nogle flere afgifter på de i forvejen stærkt, stærkt overbeskattede biler, og dels kan man lægge nogle hindringer i vejen.

Men mit spørgsmål til ministeren er ganske konkret: Hvordan vil ministeren gennemføre disse tiltag, uden at det går ud over de mennesker, der er afhængige af deres bil? For eksempel handicappede, der jo er stærkt afhængige af at kunne bevæge sig rundt med deres bil. Hvordan vil man undgå, at det også rammer dem?

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg vil godt kommentere trafikministerens replikker her. Substansen i lovforslagene diskuterer vi jo senere også efter formandens påmindelse her, så modstanden imod mobiltelefoner og alle de andre ting kommer vi selvfølgelig ind på.

Men jeg vil godt tage et aspekt op, som trafikministeren selv var inde på, altså promillekørslen, som vi jo diskuterede også indledningsvis. I Det fri Aktuelt i dag – trafikministerens egen partiavis nærmest – står der på forsiden, at vi kører lige godt med 0,5 og 0,8 promille. I artiklen har man citeret den vel fremmeste ekspert overhovedet på det her område, overlæge Finn Hardt, som siger, at forslaget ingen reel effekt har, og jeg citerer direkte fra ham.

Man citerer også direktøren for Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, som siger: »Umiddelbart tror jeg ikke, det har den store effekt på antallet af uheld, hvis promillegrænsen sættes ned.« Og det er jo det, det hele handler om. Har det nogen effekt, eller er det blot med til at kriminalisere en meget stor del af danskerne og få os til at opføre os, som om vi boede i Forbuds-sverige? Og den mentalitet og kultur passer altså ikke til den danske.

Hvis man kunne dokumentere, at antallet af uheld ville falde, så ville Det Konservative Folkeparti selvfølgelig være de første til at gå på barrikaderne og støtte sådan et forslag, for vi skal have antallet af uheld ned. Men det er et uheldigt signal at sætte flere forbud op, og det passer altså ikke til sådan en nogenlunde liberal tankegang, som mit parti i hvert fald står for. Det kan godt være, at trafikministerens parti så står for en anden. Det troede jeg ikke, og det er jeg da så i hvert fald skuffet over.

Det ville være et godt signal, at man skal prøve at undgå uheldene, men hvis man skal tage konsekvensen af det her, som trafikministeren selv var inde på, må man tage skridtet fuldt ud og sætte grænsen ned til 0,0 promille, eller man må opfordre til, at vi alle sammen kører rundt i panservogne eller hestevogne eller cykler derudad, for der vil altid være en risiko ved at køre bil, og der er en risiko ved at gå på gaden.

Forskerne og undersøgelserne dokumenterer, at uheldsfrekvensen i det spænd, der ligger mellem 0,5 og 0,8 promille, ikke viser, at der er en større risiko for uheld, og det må da gøre indtryk på de folketingsmedlemmer, der støtter et sådant forslag, at man kan dokumentere, at der ikke er den store forskel.

Det, der skal til, er langt flere oplysningskampanjer. Der skal postes flere penge i, så vi får uheldene ned, og der skal også være strengere straffe f.eks. til spritdræberne, hvilket Det Konservative Folkeparti har stillet forslag om i sidste samling. Men lige netop det her konkrete forslag hjælper altså nul og niks.

Margrete Auken (SF):

Jeg er ikke specielt uenig i, at vi savner en dokumentation for, at denne nedsættelse af promillegrænsen i sig selv vil give noget. Når vi har villet støtte det i SF, og nu gentager jeg det igen, er det ikke, fordi vi bilder os ind, at det isoleret giver noget, så er det, fordi vi får det præsenteret i en sammenhæng, som generelt handler om mere hensynsfuld kørsel.

Et af de problemer, vi har haft bl.a. med De Konservative og med det tidligere forslag, er, at det har været præsenteret sådan helt isoleret. Bare man var ædru, var det ligegyldigt, hvad man lavede. Jeg kan huske det daværende medlem af Færdselssikkerhedskommissionen for Kristeligt Folkeparti. Her fik man en gang imellem indtryk af, at bare man var helt ædru og ikke bandede i bilen, var resten næsten det samme.

Det er altså den type indtag-tiltag, som har været generende, og når jeg hidtil har været imod nedsættelsen, er det, fordi det var et isoleret forslag. I den sammenhæng, det er præsenteret her, har det uden tvivl en virkning på det alkoholpolitiske, så det er en god idé, og jeg tror også, det kan få indvirkning på færdselssikkerheden, fordi det hænger sammen med en række andre ting, der drejer sig om hensynsfuld kørsel.

Så har jeg lige et par ting fra ministerens svar. Jeg købte altså ikke det svar om hastighedsovervågningen. Der bliver hele tiden fundet hår i suppen. Jeg kan ikke begribe, hvorfor vi ikke har fået det for længe siden, og jeg har altså en fornemmelse af, der laves obstruktion. Nu er det sagt.

Den eneste løsning er, at det kommer igen nu, og at det kommer omgående. Det er lavet så mange steder, så enten har vi altså nogle ganske udsøgte oggenokker siddende i Trafikministeriet til at lave sådan nogle ting, eller også er der nogle, der ikke vil have det. Begge dele kan dementeres ved, at det kommer i en fart.

Det andet punkt var spørgsmålet om, hvorvidt redegørelsen var alvorligt ment. Her har jeg så sagt: Jeg vælger at tro, at den er det. Men der er jo det, at vi savner de økonomiske midler. Der skal konkret økonomi bag en masse af de forslag, der ligger, og selvfølgelig først og fremmest dem, der har det lidt længere sigt og kobler sig på »Trafik 2005«. Hvis de initiativer skal igennem, skal der altså helt anderledes ting til end kønne ord. De kønne ord har jeg som sagt næsten kun kønt at sige om, men jeg ville altså gerne have, at der også var konkrete midler bag

både som forslag og som penge, og det er det, jeg har været skeptisk over for.

Og så lige to ting, som jeg ikke fik nævnt i mit første indlæg. Det ene var om cyklerne. Initiativet med cykelstianlæg i København og Frederiksberg er nævnt, og jeg ved ikke, hvordan det kommer til at forløbe, men jeg håber, at cyklister bliver spurgt om, hvor de skal være henne, for mange bilister tror, at cyklister er sådan nogle, der kører og ser på nattergale året rundt.

Cyklister kører altid den korteste vej. Enhver cyklist ved, at man altid kører den korteste vej. Det kan man så godt sige, at der skal være dødsstraf for, og at man bare kunne tage og køre den sikreste omvej, men vi vil gerne have, at den korteste vej også bliver den sikreste. Så man skal være sikker på, at man lægger cykelstianlæggene dér, hvor man cykler. Vi vil gerne have opklaring af, om disse cykelstianlæg kommer dér, hvor man cykler, for ellers får vi ikke meget gavn af dem.

Det andet er spørgsmålet om de tunge køretøjer. Jeg synes, der er mange meget fine ting i redegørelsen. Det er også dejligt, at f.eks. afskærmningen er kommet med. Det har vi kæmpet for i mange år, og jeg er meget glad for, at det nu nævnes og er kommet med. Igen vil jeg så gerne se, at det bliver omsat i konkret lov, altså påbud, og i konkrete initiativer, også med hensyn til lastbilernes grove hastighedsoverskridelser.

Det er utroligt, at der står, at politiet kun fangede så og så mange på motorvejene. Det er virkelig en sjældenhed at se en lastbil, der holder 110 eller 100 km-grænsen. De må kun køre 70, og det bedes de kun om at gøre, fordi det ellers tager alt for lang tid at overhale dem. Hvis de ligger og kører for stærkt og er væmmelige og farlige at have, har vi dem lige oppe i nakken, og de fylder for meget i trafikken.

Jeg synes, det er vigtigt, at denne meget store ulykkesfaktor, som de mange usikre lastbilchauffører og lastbilinstallationer er, også fik tilstrækkelig konkretion.

Men bortset fra det: Tak for denne debat, vi har haft. Jeg bevarer optimismen og så meget af tilliden, som jeg kan stable på benene, også til Trafikministeriet.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Til hr. Tom Behnke vil jeg gerne sige, at der vil blive mulighed for, hvis det nye lovforslag bliver vedtaget, at give flere sanktioner af den type, jeg nævnte før, og jeg vil stadig væk mene,

at de har en større pædagogisk virkning. Jeg er helt opmærksom på, at der kan være særlige forhold vedrørende de handicappede.

Til hr. Brian Mikkelsen, der siger, at Det Fri Aktuelt absolut skulle skrive, som jeg vil have det, kan jeg sige, at det gør de ikke, og i øvrigt heller ikke som Socialdemokratiet vil have det; det hedder Det Fri Aktuelt. Men jeg kan i øvrigt bemærke, at for 2-3 uger siden havde Det Fri Aktuelt en leder om promillegrænsen, hvor der stod: Klø på med at få den nedsat, så det er bladets officielle holdning. Hvad de så skriver i dag, skal jeg ikke gå nærmere ind på.

Jeg vil gerne sige, at jeg heller ikke har oplevet, at De Konservative har ført noget som helst bevis for, at højere straffe var noget, der gav mindre spritkørsel. Hvor er De Konservatives bevis for det? De har en tro på, at det virker. Jeg har en meget stærk tro på, og jeg mener også en velunderbygget tro på, en holdning til, at spiritus og benzin ikke passer sammen.

Vi har undersøgelser fra Østrig, der viser, at uheldsrisikoen fordobles, når man kommer over 0,5 promille. Der er undersøgelser fra Australien, der viser det. Det er vel ingen tilfældighed, at Belgien og Frankrig lige har nedsat grænsen, og vi ved, at da man nedsatte promillegrænsen i Sverige, faldt dødsulykkerne med 8 pct.

Så der er mange, mange gode indikationer for, at det vil hjælpe, og den ulempe at tage det hensyn til andre trafikanter, at man påtager sig ikke at være påvirket, når man kører sin bil, ja, den ulempe synes jeg, vi alle sammen bør kunne bære, også hr. Brian Mikkelsen, for det er altså noget, der betyder noget for andres tryghed og sikkerhed.

Jeg kan i øvrigt sige, at i 1993 var der 12 mennesker, der blev dræbt i trafikken, som havde en promille mellem 0,5 og 0,8. I 1994 var det 9 og i 1995 6 personer. Så der er altså målt lidt i dette område, men selvfølgelig ikke så meget, da det ikke tidligere har været et forbudt område.

I øvrigt vil jeg gerne sige, at jeg er meget glad for at fornemme, at der her i Folketinget er flertal – det synes jeg debatten her i dag viser – for at nedsætte grænsen. Det synes jeg er godt.

Til fru Margrete Auken vil jeg sige, at Rigspolitiet har haft et udbud vedrørende den automatisk kontrol, et udbud, der ikke lykkedes, fordi der var forskellige ting, som ikke var stillet rigtigt op. Derfor har min forgænger orienteret udvalgene om, at man har måttet omarbejde projektet, og at man allerede er i gang med at lave et nyt projekt og har møde om det igen på

mandag. Jeg håber, det kommer i gang meget snart. Den intention har jeg også.

Der er sat økonomi af. Som trafikminister kunne jeg godt ønske mig, at der var sat endnu flere penge af til det her, men der er sat op imod 1 mia. kr. af i de kommende år til det, og når der er det, og hvis kommunerne og amterne har 200 kr. pr. indbygger, kan vi nå målet. Det er derfor, det var vigtigt for mig at få nævnt kommunerne og amterne før. Men det er altså også et spørgsmål, der gælder de kommende finanslove, hvor meget Folketinget vil sætte af til det her. Jeg så selvfølgelig gerne, at vi gjorde mere på området.

Med hensyn til de tunge køretøjer vil jeg sige, at også dér vil jeg gerne tage nogle initiativer med andre strafformer, så de bliver mere pædagogisk virkende: Overlæs skal klares på stedet. Bremser skal der gives skærpet sanktion for. Køretilladelsen skal inddrages, hvis man gang på gang overskrider de forskellige bestemmelser osv. Jeg tror virkelig, at jeg kan komme med nogle forslag.

Når jeg ikke har nogen forslag i dag på det område, skyldes det, at der sidder en arbejdsgruppe, der i januar måned afleverede en rapport, der viste, hvilke problemer der var inden for sektoren. Det vil i maj måned komme med den næste rapport, der siger, hvilke sanktioner der er de mest velegnede til at opnå en større sikkerhed også med hensyn til de tunge køretøjer, så der arbejdes ihærdigt også med det spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Det er rart at høre, at trafikministeren vil have et trykt samfund. Det vil vi alle sammen, men det absolut trygge samfund får man kun, hvis man ikke bevæger sig ud på gaden, hvor man oplever en risiko for f.eks. at blive kørt ned. For selvfølgelig er der en risiko for uheld i spændet mellem 0,5 og 0,8 promille. Der var i 1995 6 uheld, hørte vi, i det område, men der var mange flere uheld med folk, der havde en promille på 0,0. Skal man så forbyde folk helt at køre bil?

Sagen er jo den, at der er ikke noget som helst belæg for at sige, at der er en forøget risiko for uheld. Hvorfor skal man så kriminalisere folk? Hvorfor skal man beslaglægge politiets ressourcer? Hvorfor skal man gøre noget, som strider imod danskernes kultur og mentalitet? Overlægge Finn Hardt, som jeg citerede før, fastholder, at der ikke er risikoforøgelse på grund af det her.

Jeg vil også godt citere lektor i retsmedicin Søren Felby, som mener, og jeg citerer: »... at forskellen på 0,5 og 0,8 promille betyder ganske lidt for evnen til at køre bil«. Trafikministeren bliver ved med at citere udenlandske undersøgelser, og til det siger lektor Søren Felby: »Der er altså forskel på at køre hjem fra en middag med 0,5 promille i blodet og så køre slalomkørsel mellem keglene på en træningsbane«.

Og som et afgørende argument, det burde det i hvert fald være over for trafikministeren, vil jeg også citere fra en rapport fra Trafikministeriet selv fra januar 1996, som siger, at der er en ganske begrænset virkning af at nedsætte promillegrænsen. Jeg citerer fra rapporten:

»En analyse af sammenhængen viser imidlertid, at der ... først er statistisk belæg for, at alkoholindtagelse nævneværdigt øger sandsynligheden for trafikuheld, når promillegrænsen overstiger 0,8.«

Når alle de forskere i Danmark, som beskæftiger sig med disse ting, inklusive Trafikforskningsrådet, siger noget andet end trafikministeren, kunne jeg godt tænke mig at spørge trafikministeren, hvorfor man ikke lytter til de eksperter i Danmark, der ved noget om det.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg er stadig væk lidt forundret over, at det er blevet en konservativ mærkesag at kæmpe for høje promillegrænser, men lad mig sige til spørgsmålet om forskellen på at køre slalomkørsel på et køreteknisk anlæg og køre hjem fra en middag, hvor man har en promille, der er over 0,5: Der er bl.a. den forskel, at når man kører hjem fra middagen, udsætter man andre medborgere for en risiko. Det gør man ikke på det køretekniske anlæg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 176: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Spiritus- og promillekørsel, mobiltelefoner m.v.).

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 26/2 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.