

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 92:

Forslag til lov om ændring af lov om planlægning og lov om ændring af forskellige love som følge af oprettelsen af Hovedstadens Udviklingsråd. (Revision af kommuneplaner, lokal Agenda 21 og fravigelse af reglerne om planlægning i kystnærhedszonen vedrørende sommerhusområder m.v.).

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 17/11 99. Første behandling 25/11 99. Betænkning 26/1 2000. Anden behandling 3/2 2000).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 97 stemmer (S, V, KF, SF, DF, CD, RV, KRF og FRI) mod 3 (EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 154:

Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Investeringsforeninger, dobbelt bundgrænse til ægtefæller og arveafkald).

Af skatteministeren (Ole Stavad). (Fremsat 16/12 99. Første behandling 18/1 2000. Betænkning 26/1 2000. Anden behandling 3/2 2000).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 89 stemmer (S, V, KF, DF, CD, RV, KRF og FRI) mod 12 (SF og EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Forespørgsel nr. F 22:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvad vil regeringen gøre for hurtigst muligt at nedbringe antallet af trafikulykker?«

Af Margrete Auken (SF) og Jes Lunde (SF). (Forespørgslen anmeldt 13/10 99. Fremme af forespørgslen vedtaget 27/10 99).

Begrundelse**Margrete Auken (SF):**

Både Færdselssikkerhedskommissionen og regeringen har en målsætning for nedbringelse af ulykker i trafikken. Kommissionen skulle have den nedbragt med 40 pct. fra 1988. Regeringen er endda gået så vidt, at den har sagt, at det overhovedet er uacceptabelt at have ulykker i trafikken, på samme måde som man heller ikke vil acceptere arbejdsulykker. Begge dele sker ganske vist, men det er ikke noget, vi bare tolererer.

Men vi er sørgeligt langt fra målet. Antallet af dræbte er ikke gået ned det sidste par år, snarere tværtimod. Antallet af tilskadekomne er steget. Danmark er også sattet bagud i forhold til de nordiske lande. I forhold til Sverige, England og delvis Norge ligger vores antal af dræbte på 40 pct. over de andres. Og ikke nok med, at vi i Danmark har flere trafikdræbte pr. indbygger end Norge og Sverige, vi mister også flere leveår som følge af trafikulykker, fordi flere børn og unge trafikanter dræbes i trafikken.

Målsætninger i sig selv redder ikke menneskeliv. Der skal tages konkrete initiativer, og

her kniber det især med den statslige indsats, som også i forhold til forslag og målsætning i den gamle handlingsplan fra Færdselssikkerhedskommissionen var for beskeden. Den store indsats dengang ud over det, man umiddelbart nåede med f.eks. bagsædeseler og køreløys, har ligget i amterne og kommunerne.

Det vil det nok også gøre fremover, fordi den vigtige del af vejmyndigheden er dér, men staten bør også hurtigst muligt sætte ind. De tiltag, der foreslås i den nye handlingsplan fra Færdselssikkerhedskommissionen, og som alle vi, der arbejder med området, kender, bør sættes i værk hurtigt. Det vil være meget hjerteløst at sige, at vi nu må vente, til vi har set planen, og at vi må vente, til vi har haft 14 drøftelser, nye kommissioner, og hvad ved jeg.

Enhver tøven her er udtryk for enten tankeløshed eller altså hjerteløshed, og selv om der skal penge til en del af det, er der mange penge at spare. Død og lemlæstelse koster samfundet dyrt. Det er ikke kun bødepenge, vi får ind ved fotoartfælder, der er altså også sparede hospital-, genoptrænings-, pleje- og førtidspensionsudgifter. Der er store penge at hente ved at sætte hurtigt og målbevidst ind, men især er der store menneskelige lidelser at spare, og det er trods alt det vigtigste.

Jeg ser frem til trafikministerens redegørelse for, hvordan regeringen nu vil gøre noget aktivt for det i en fart.

Besvarelse

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Denne forespørgsel er uden tvivl stillet på baggrund af antallet af dræbte i trafikken i årene 1998 og 1997, og derfor vil jeg starte med lidt statistiske oplysninger om ulykkesudviklingen.

I 1997-98, som er de seneste år, hvor vi har de endelige ulykkestal, steg antallet af dræbte i trafikken fra 489 i 1997 til 499 i 1998, en stigning på 2 pct., og tallene viser, at stigningen begyndte fra midten af 1998.

Hvad angår tilskadekomne i trafikken, er der i de samme 2 år derimod sket et fald fra 9.617 i 1997 til 9.175 i 1998, med størst reduktion blandt de alvorligt tilskadekomne.

For 1999 viser de foreløbige tal, at det samlede antal dræbte bliver 500. Antallet af tilskadekomne er derimod steget til 9.348, altså en stigning på ca. 2 pct. Det er værd at understrege, at 1999-tallene stadig væk er foreløbige.

Det er regeringen magtpåliggende, at den negative udvikling stoppes. Vi skal have genoptaget den positive udvikling i ulykkesstatistikken, som vi har set gennem de sidste mange år. Det vil for alle, der beskæftiger sig med denne problematik, være velkendt, at set over en længere tidshorizont, er det lykkedes at få reduceret antallet af dræbte og tilskadekomne meget markant. Går vi så langt tilbage som til først i 1970'erne, lå antallet af dræbte i trafikken årligt på over 1.000. I 1970 f.eks. var det 1.208 mennesker, der blev dræbt i trafikken, og 25.448 kom til skade – tal af en helt anden størrelsesorden, og som vi i dag langtfra ville kunne acceptere som en omkostning ved et moderne transportsystem.

Der er imidlertid ikke tid til at opholde sig ved de store fremskridt, der er gjort gennem de seneste årtier. Vi skal derimod sætte alle kræfter ind på at få vendt den negative tendens, så den begrænses til et kortvarigt udsving i statistikken. Sådanne kortvarige negative udsving er set førhen, senest i 1994-95.

Den tendens, vi ser lige nu i ulykkesstatistikken, ses også i de andre nordiske lande, som ellers er nået videre end Danmark. At der også ses stigninger i disse lande, der har forholds-mæssig få trafikulykker, indicerer, at nye virkemidler er nødvendige. Men lad mig ridse op, hvor vi står i dag i trafiksikkerhedsindsatsen:

I 1989 udpegede Færdselssikkerhedskommissionen i den færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan de overordnede mål for reduktionen af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken frem til og med udgangen af år 2000. Målet var, at der skulle ske en 40 pct.s reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne inden udgangen af år 2000, svarende til, at vi i år 2000 skal have reduceret det årlige antal dræbte til 427 og antallet af tilskadekomne til 7.624.

Den tendens til stigning i antallet af ulykker, der sås i midten af 1990'erne, var en af grundene til, at Færdselssikkerhedskommissionen kom med strategiplanen 1995-2000, der udpeger fire indsatsområder. Det drejer sig om at få reduceret hastighederne og at få reduceret antallet af ulykker med spiritus, antallet af cykelulykker og antallet af ulykker i kryds.

Regeringen fulgte i 1997 op med handlingsplanen »Hver ulykke er én for meget«, der lagde grunden til en ny tankegang på trafiksikkerhedsområdet. Den indebærer, at visionen på sigt skal være et samfund helt uden alvorlige trafikulykker. Den fremherskende tankegang i

trafiksikkerhedsarbejdet bør være, at trafikulykker med dræbte og alvorligt tilskadekomne principielt ikke accepteres, en tankegang, der allerede findes inden for mange andre områder af samfundet, f.eks. arbejdsskadeområdet.

Mere konkret skitserer regeringens handlingsplan en række initiativer, som bør gennemføres, hvis det skal lykkes os at få reduceret antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Initiativerne retter sig mod de fire områder: hastighederne på vejene, spritulykker, ulykker med cyklister og ulykker i kryds. Og det er, hvor vi står i dag.

Vi nærmer os udgangen af den periode, som Færdselsikkerhedskommissionens overordnede mål dækker. Et skøn her og nu er, at vi vil have opnået en reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne på ca. 30 pct. i løbet af perioden. Vi er altså nået langt, men 500 dræbte om året er stadig 500 for meget, og derfor skal der mere til.

Indsatsen for øget trafiksikkerhed er en meget kompliceret opgave, og den tegner bestemt ikke til at blive mindre kompliceret fremover. En fortsat reduktion i antallet af dræbte og lem-læstede i trafikken har mange odds imod sig; alene den stadig voksende trafikmængde gør det vanskeligt. En stigende biltrafik betyder alt andet lige risiko for flere trafikulykker, og når vi gerne vil have et effektivt trafiksystem, er trængsel ikke det første middel, der falder en ind som metode til at begrænse antallet af ulykker, men det virker, fordi det reducerer farten, når der er meget tæt trafik på en vej.

Der sker forholdsmæssigt flere alvorlige ulykker i de mindre tæt befærdede egne af landet, og mindre tæt trafik kan vi iagttage forårsager mere alvorlige ulykker, når uheldet er ude. Derimod sker langt den største andel af det samlede antal ulykker i byerne, og denne viden skal tages med i prioriteringen af trafiksikkerhedsindsatsen.

Endelig vil jeg gerne nævne cykelområdet. Det er sundt at cykle. Samtidig betyder det forhold, at flere tager cyklen eller de kollektive trafikmidler, at der kommer færre biler på vejene og dermed også færre af de meget alvorlige ulykker på vejene. Samtidig ved vi imidlertid også, at cyklister er overrepræsenterede i ulykkesstatistikkerne, da de generelt er mere udsatte i trafikken. Det viser endnu et dilemma i trafiksikkerhedsarbejdet. Med cykler er det som med biler: Jo tættere trafik, jo færre ulykker.

Det er regeringens opfattelse, at trafiksikkerhedsarbejdet også fremover bør koncentreres inden for de fire indsatsområder: hastighedsulykker, spritulykker, ulykker med cykler og ulykker i kryds. Et eller flere af disse forhold er fortsat en faktor i langt hovedparten af de ulykker, der sker, og jeg vil nu nævne en række af de initiativer, som regeringen derfor vil gøre sit til at gennemføre:

Først om hastighed: Der er behov for en holdningsændring på hastighedsområdet i stil med den, vi har set i forhold til spritkørsel. Det anses ikke længere som acceptabelt at køre spritkørsel. Det samme er imidlertid ikke tilfældet, når det drejer sig om at få en fartbøde eller at overskride hastighedsgrænserne med f.eks. 10 km inde i byerne, men det burde det være. For høje hastigheder fører både flere og mere alvorlige ulykker med sig. Det skønnes, at i mellem en fjerdedel og halvdelen af alle ulykker er hastigheden en medvirkende faktor til ulykken. Der er derfor behov for en intensivret, landsdækkende kampagneindsats for at få en større forståelse for hastighedens betydning for trafiksikkerheden og dermed også en større accept af de eksisterende hastighedsgrænser.

Der er imidlertid også behov for øget politiskontrol i forhold til hastighedsoverskridelser, ikke mindst af ressourcehensyn mener jeg at det er nødvendigt at bruge ny teknologi i større omfang på dette område. Det forsøg, der i øjeblikket er i gang med automatisk hastighedskontrol, udløber her den 1. april i år. Målet er at reducere hastigheden, og når vi har set resultaterne af det, må vi tage stilling til, om det er en metode, der virker tilstrækkeligt i forhold til indsatsen.

Jeg har også forhåbninger til, at det kommende forsøg med automatisk rødkørselskontrol vil falde positivt ud. Dette forsøg er planlagt til at starte til efteråret.

Kommunerne skal inspireres til mere systematisk at gennemgå hastighedsbilledet i byerne med henblik på at vurdere, hvor der med fordel kan bruges lavere hastighedsgrænser, zoner med 40 km eller 30 km i timen, f.eks. i områder, hvor mange børn og ældre, cyklende og fodgængere færdes. Alle har krav på at kunne færdes trygt i trafikken, også børn og ældre har brug for denne frihed.

Endnu en vigtig gruppe er de unge mandlige trafikanter, der er stærkt overrepræsenterede i ulykkesstatistikkerne. Jeg har udpeget en arbejdsgruppe til at overveje, hvilke virkemidler

der netop i forhold til denne målgruppe vil være virkningsfulde. Er det øget information og undervisning specielt rettet mod de unge bilister, er det en øget kontrol eller skrappe sanktioner, når nye bilister ikke overholder færdselsreglerne, eller måske en kombination?

Det er også vigtigt at forebygge skadevirkningerne af de ulykker, der alligevel forekommer. En vigtig faktor for at reducere skaderne på bilister er brugen af sikkerhedssele. Det er mig ubegribeligt, at cirka en tredjedel af alle bilister fortsat kører uden sele. Ikke mindst er det chokerende at opleve, at mange forældre kører i bil med deres børn, uden at de er spændt fast. Det er i høj grad nødvendigt, at indsatsen for at øge brugen af sele forstærkes.

På spritområdet er der fortsat en stor ulykesfaktor at arbejde med, særlig når det kommer til dødsulykker. Det er vurderingen, at der i hver fjerde dødsulykke indgår alkohol. Vi har dog som nævnt generelt set en positiv holdningsændring og en deraf følgende adfærdsændring på det her område, og faktisk er antallet af spritulykker væsentligt lavere end det mål, som Færdselssikkerhedskommissionen opstillede i sin tid. Nu er det især gengangere, vi skal koncentrere os om, og det er ofte mennesker med et alkoholproblem, hvor den eneste virkningsfulde indsats er behandling. Derfor bør det også være et mål at øge tilbudet om behandling til alkoholmisbrugere, der har fået frataget kørekortet.

På cyklistområdet kan vi jo konstatere, at der sker alt for mange ulykker med cyklister. Cirka hver fjerde tilskadekomne i trafikken er en cyklist. Det er meget alvorligt, for cyklen er børns og unges transportmiddel. Det er lykkedes at få reduceret antallet af tilskadekomne cyklister i 1998, men det kan i hvert fald i et vist omfang også tilskrives, at andelen af cyklerne desværre ser ud til at være faldet en smule. Det er den samme type virkemidler, som jeg allerede har nævnt, vi skal gøre brug af på dette område, først og fremmest oplysning og en øget indsats fra politiets side.

Også når det kommer til cykelulykker, er bilernes hastighed en afgørende faktor. De fleste af de meget alvorlige ulykker med cyklister sker ved kollision med biler. Det kan derfor øge sikkerheden at adskille bilerne fra cyklerne og også fra de gående på vejene. Et positivt eksempel på, hvad der kan lade sig gøre inden for cykelområdet, kan ses i den nationale cykelby, Odense. Erfaringerne fra Odense viser, at det

kan lade sig gøre både at øge andelen af cyklerne og at mindske antallet af ulykker med cyklister. Dernæst er ambitionen selvfølgelig at få tendensen fra Odense til at brede sig ud til andre byer gennem den måde, man indretter trafikmiljøet på. På landet drejer det sig om at få anlagt cykelstier langs veje med høje hastigheder.

Man kan se, at der sker en meget stor andel af ulykkerne i kryds. I byerne gælder det to tredjedele af ulykkerne med cyklister. Igen er en af de vigtigste parametre hastigheden. Vi skal have reduceret de generelle hastigheder i og omkring kryds. Rundkørsler er et virkningsfuldt instrument, fordi de giver en generelt lavere hastighed tæt på og i selve rundkørslen i forhold til almindelige kryds. Andre virkningsfulde midler i kryds er etablering af tilbagetrukne stoplinjer for biler, blå cykelfelter og førgrønt for cyklister, der gør cyklerne mere synlige i krydset.

Endelig kan jeg pege på, at det især i relation til ulykker i kryds på landet ikke er lykkedes at få reduceret antallet af ulykker.

I tilknytning til de initiativer, jeg nu har ridset op, kan jeg også nævne, at der er sat et arbejde i gang med at få oprettet en havarikommission for vejtrafikulykker, som jeg forventer vil kunne etableres i løbet af i år. Den vil få til opgave at undersøge udvalgte typer ulykker, og det skal give os mere viden om, hvorfor ulykkerne sker, og hvorfor de får det omfang, de gør.

Jeg har også besluttet at oprette et nyt forskningsinstitut for at styrke transportforskningen, herunder forskningen i trafikikkerhed. Det ny transportforskningsinstitut skal have et bredere virkefelt omfattende trafikikkerhed, trafikens miljøforhold, trafikøkonomi og trafikmodeller. Målet er at skabe en organisation, der kan tænke i nye helheder. Med instituttet vil de forskningsaktiviteter, der allerede i dag foregår i ministeriets institutioner, og ressourcerne hertil blive samlet i det nye institut. Den endelige tidsplan og målsætning samt størrelse og finansiering er vi i øjeblikket i fuld gang med at afklare.

Mange af de initiativer, som jeg har nævnt, kan regeringen ikke gennemføre alene. Vigtige andre aktører i trafikikkerhedsarbejdet er ikke mindst kommunerne, amterne og de frivillige organisationer. Men jeg vil også nævne virksomhederne, der bidrager til en meget stor del

af den kørsel, der foregår på vejene i kraft af transport af medarbejdere og varer.

De forskellige trafikikkerhedsaktører har forskellige kompetencer og virkemidler til rådighed i trafikikkerhedsarbejdet. F.eks. har kommunerne den fordel, at de har lokalkendskabet og forudsætning for at indgå i en tæt dialog med borgerne i lokalområdet.

Med den foreslåede ændring af færdselsloven har regeringen også ønsket at understrege det helt afgørende i, at kommunerne engagerer sig i trafikreguleringen lokalt. Kun ved en fælles indsats opnår vi en så bred og varieret indsats som muligt, hvor vi når ud til de fleste mulige trafikanter, og det er glædeligt at opleve det engagement, der også lokalt efterhånden er i indsatsen for en bedre trafikikkerhed.

Den professionelle transport står for cirka halvdelen af al den transport, der foregår på vejene. Især virksomhederne har gode forudsætninger for at indgå i en tæt dialog med deres ansatte, og i forlængelse heraf kan jeg nævne, at det netop i samarbejde med SF og Enhedslisten om pinsepakken er blevet besluttet at yde 5 mio. kr. yderligere til et projekt, der består i at opøge og rådgive virksomheder. Det er forhåbningen, at vi herigennem kan nå ud til en stor del af virksomhederne i landet.

I den sidste ende er det jo et spørgsmål om ressourcer og vilje, og jeg er derfor også glad for, at det i forbindelse med finanslovaftalen på trafikområdet sammen med Enhedslisten og SF lykkedes at få hævet bevillingerne til henholdsvis rådighedspuljen og trafikpuljen til i alt 75 mio. kr.

Da Færdselssikkerhedskommissionen var genetableret efter sidste valg, blev den første store opgave at sætte nye mål for trafikikkerhedsarbejdet, der skal gælde fra år 2001 og frem til år 2012. De nye mål ventes at indebære, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadede skal reduceres med yderligere mindst 40 pct. Det er et ambitiøst mål, der, hvis det nås, vil bringe os ned på et antal årligt dræbte på ca. 300 – til sammenligning med de 500 i dag.

Erfaringen fra de sidste 10 års indsats er, at når vi sætter konkrete mål og viser vilje til at nå dem med konkrete initiativer og beslutninger, så har det også den rette effekt. De nye mål stiller store krav til den indsats, der i fællesskab skal ydes i de kommende år af alle aktører, men det er min opfattelse, at målene kan nås, hvis viljen er der.

En 40 pct.s reduktion vil bringe os ned på niveau med de bedste lande, når det drejer sig om at yde høj sikkerhed for borgerne i trafikken. Vi bør også på dette område være med i gruppen af foregangslande, og jeg ser frem til meget snart at modtage Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling.

Formanden:

Ordføreren for forespørgerne, fru Margrete Auken.

Margrete Auken (SF):

Man bør sjældent lade en fornøjelse gå sin næse forbi, og da det har været en glæde at følge ministerens besvarelse til os her i dag, så tager jeg mig den fornøjelse at rose og sige tak.

Jeg tror ikke, at der er noget sted i talen, hvor jeg er uenig, og heller ikke, at der er ret meget, jeg savner.

Der er selvfølgelig noget at drøfte og her først og fremmest, hvordan vi får virkeliggjort planerne. Det bliver selvfølgelig ved med at hænge over os: Hvordan får vi gjort noget ved det?

Der er ikke så mange af de planer, der kommer, og dem, der ligger foran os nu, der kræver ny lovgivning, men der er jo altså en del af dem, der kræver penge. Færdselssikkerhedskommissionen har beregnet, at de direkte samfundsmæssige besparelser ved færre dræbte og tilskadede, hvis planen for de næste 12 år følges og vi altså får de 200 færre dræbte og 16.000 færre tilskadede, vil være mellem 3,5 mia. kr. og 4 mia. kr. årligt, mens udgifterne altså vil være 1 mia. kr. årligt. Jeg håber, at finansministeren hører efter og kommer strømmende med krav om straks at gå i gang.

Det er udgifter, der skal fordeles mellem stat, amt og kommune, men alle parter har i hvert fald et økonomisk incitament til et forstærket færdselssikkerhedsarbejde.

Kommunerne er som nævnt godt i gang. Årligt anvender de over 400 mio. kr. til forbedring af trafikikkerheden på vejene, og over halvdelen af dem har faktisk en handlingsplan for trafikikkerhed. Det var jo noget af det, vi fremførte under finanslovforhandlingerne. Og noget af det, jeg faktisk er stolt af i de forhandlinger, er, at det lykkedes os at afværge, at man slægtede trafikpuljen, for den er en vigtig del af det her.

Jeg synes, den skal bruges og udvides, og der ligger jo også forslag til nogle kampagner, hvor

man kunne bruge den. Ministeren nævnte selv selekampagnen, som jeg mener man skal gå i gang med meget hurtigt. Jeg vil også godt lige her spørge, for det er noget, i hvert fald nogle af os i Færdselssikkerhedskommissionen har undret os over:

Hvorfor skal taxachauffører ikke køre med sele? Jeg ved godt, at de siger, det er, fordi de bliver slået ihjel – altså ikke det dér gamle argument med, at det er farligt at køre med sele, som folk er holdt op med at bruge, men det med, at en passager kan sidde bagved og kværke dem. Så kan jeg lige fortælle, at jeg var med Præsidiets i Rio i Brasilien, og dér har man altså haft et meget højt ulykkestal, og dér har man sat ind med seler, og det er lykkedes forbløffende godt, for dér kørte alle taxachaufførerne faktisk med sele. Og da jeg spurgte om, hvorfor de gjorde det, så man på mig og sagde: Jamen de skal da også køre med sele. Jamen er det ikke farligt, spurgte jeg. Farligt for hvem, spurgte man så.

Og jeg tror, at hvis man lavede en undersøgelse af risikoen for at komme til skade ved at køre uden sele og sammenholdt den med risikoen for at sidde i selen og blive overfaldet bagfra, så ville den bestemt falde ud til selebrugerens fordel. Jeg tror også, at de af os, der ved noget om trafikikkerhed, har det sådan, at hvis vi kører med en taxachauffør, der tager sele på, så ved vi, at vi har et højt begavet, kvalificeret menneske som chauffør, og vi føler os straks meget, meget trygkere.

Men der er jo – som nogle opfatter det – lidt af et signal om, at man ikke skal køre med sele, fordi man er sådan en dygtig bilist. Det er jo det farlige ved, at man har opretholdt det. Så jeg vil lige sige, at jeg synes, at vi må se at komme i gang med selekampagnen i en fart.

Der er også det såkaldte Gladsaxeforsøg, som vi har fået svar på, altså om de differentierede zoner. Dér hører jeg også, at ministeren siger, at det skal vi sætte meget mere skub på, også med det forslag, der i øjeblikket ligger til behandling. Det er meget fornemme resultater, der er kommet ud af det.

Så venter vi jo altså stadig væk på flere effektive hastighedstiltag. Vi skulle meget gerne have folk til at forstå, at hastighedsovertrædelser er lige så uacceptable som promillekørsel og sådan set virker på samme måde. Vi sidder med australske undersøgelser, der viser, at de lange standsningstider, man får, når man kører for stærkt, svarer til, at hvis man f.eks. kører

med 20 km's overhastighed, ja, så er det som at køre med 2 promille.

Folk bliver meget vrede, når jeg nævner det, for de tror, at folk, der kører promillekørsel, kører hysterisk eller hensynsløst. Nej, de kører lidt sløvt, og den lange tid, der kommer til dér, er så det, der svarer til det. Så det er faktisk lige så alvorligt.

Trafikken er jo desværre en jammerlig pædagog. Hvis man går efter systemet »learning by doing«, så er det altså for sent. Så man er nødt til at bruge hovedet til at tænke med, og derfor skal vi ind her med en effektiv indsats.

I den gamle kommission havde vi et forslag, der hed S 100, og de af os, der har været med i hele forløbet, kender S 100. Det var et af de dyreste og et af de mest effektive. Det hed mere kontrol, først og fremmest mere færdselspoliti. Dér sparede staten, ikke penge, for det har kostet dyrt, men bøvlt med de stadig væk alt for mange, der tror, at det der med at køre for stærkt er i småtingsafdelingen og ikke er noget, pæne, borgerlige politikere eller politiet bør beskæftige sig med. Heldigvis har de ikke længere politiet på deres side og langt fra alle borgerlige politikere, så det lysner. Men her skal der altså sættes meget mere målbevidst ind.

Så har ministeren nævnt virksomhedernes trafik- og færdselssikkerhedsplan. Den er vi tilfredse med.

Endelig har jeg en lille bekymring, som bare skal være nævnt nu, for min tid er udløbet, og det er om, hvorvidt den forskningsinstitution faktisk vil forbedre det i forhold til det, vi har i øjeblikket. Det skal vi lige fordybe os yderligere i.

Erling Christensen (S):

Flere af færdselsordførerne her i dag kan jo sikkert ligesom jeg huske, da vi i 1988 sad i Landsdingssalen og den daværende formand for Færdselssikkerhedskommissionen, hr. Ivar Hansen, fortalte om og fremlagde en ny handlingsplan, som over 12 år skulle reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken med 40 pct.

Med udgangspunkt i, at Danmark i 1970 har været oppe omkring 1.200 dræbte pr. år i trafikken og med meget mindre trafik dengang, så virkede visionen dengang i 1988, selv med et lavere antal dræbte, mere for mig som en målsætning end som et mål, som det var muligt at nå. Og desværre må vi jo også se i øjnene, at vi ikke helt når målet. Som ministeren sagde,

nåede vi 500 og ikke 427 dræbte, som ville være tallet, hvis det 40 pct.s fald fra 1988 skulle være opnået.

Når vi alligevel i dag kan konstatere, at vi er nået meget langt og kan glæde os sammen over det, så er det jo, fordi vi alle var enige og er enige om, at hver ulykke er én for meget. Vi er også enige om, at vi skal videre ad samme vej, også selv om det bliver sværere.

For mindre end 1 måned siden var færdsel også på vores dagsorden her i Tinget. Her kunne vi bemærke, at flere positive færdselssikkerhedsaktører nu er på banen. Særlig kommuner og amter er nu meget mere aktive.

Erhvervsvirksomhederne skal nu meget mere med, og deres indsats bliver der også brug for, når vi igen ser 12 år frem og igen med en målsætning på et 40 pct.s fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Hver gang tallet falder med bare én, kan vi glæde os over en sparet tragedie og mange sparede kroner. Det må også få os alle sammen til at gøre en ekstra indsats for at vende de 2 seneste års negative udvikling.

Ministerens redegørelse om byernes trafik er et godt udgangspunkt, og Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan og strategi viser de overordnede strategier. I Socialdemokratiet kan vi helt tilslutte os, at arbejdet stadig koncentrerer om fire centrale og synlige nøgleområder: ulykker med for høj fart, ulykker på grund af spritkørsel, ulykker med cyklister, ulykker i kryds.

Også det helt personlige ansvar, som den enkelte trafikant har over for sig selv og sine medtrafikanter, er et helt afgørende element i sikkerhedsarbejdet. Hensynsfuld optræden i trafikken ville modvirke mange uheld. Forældrenes gode eksempel gør mange børn til bedre og sikrere trafikanter. Spænd sikkerhedsbæltet, så vil dit barn også gøre det! Eller gør som Balle Skole i Silkeborg: Lad 8-klasse-elever undervise 3-klasse-eleverne! Det har været en succes, skriver Rådet for Større Færdselssikkerhed i sit nyhedsblad fra den 1. januar i år til det lokale færdselssikkerhedsudvalg.

Det samme blad har en evaluering af skeletkampagnen fra sidste år. Det var den der med 30, 40 eller 50 km i timen, altså om at få nedsat hastigheden. Lad mig citere her fra side 9: »Når man ser på, hvad trafikanterne rent faktisk gør, går udviklingen også i den rigtige retning. Efter kampagnens afslutning er der målt en gennemsnitlig hastighedsreduktion på 1,6 km i timen,

svarende til 3 pct. Det vil indebære en reduktion, hvis man regner det om til antallet af dræbte og tilskadekomne, på 10 og 5 pct.«

Man siger videre, at det også er værd at bemærke, at kampagnen havde sin egen positive virkning på forsøgene med automatisk hastighedskontrol. Et flertal af adspurgte trafikanter gav udtryk for, at det er fint med automatisk hastighedskontrol. I 1997 var 50 pct. for, og her i 1999 er to tredjedele for.

Derfor er jeg også glad for, at trafikministeren under redegørelsesdebatten her i Tinget den 14. januar på et spørgsmål fra mig om, hvad der skulle ske efter forsøgsperiodens udløb, svarede, at automatisk hastighedskontrol fortsætter under evalueringen af forsøget med automatisk hastighedskontrol.

Det glæder mig også meget, at ingen af færdselsordførerne havde indsigelser mod ministerens besvarelse. Men det hænger vel også klart sammen med, at det værktøj fortsat skal bruges, hvis vi skal gøre os håb om en yderligere 40 pct.s reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne over de næste 12 år.

I Socialdemokratiet følger vi opmærksomt arbejdet i Færdselssikkerhedskommissionen, og vi har hidtil støttet alle forslag fra kommissionen, når de har været forelagt her i Tinget. Det har vi intentioner om også at gøre i fremtiden. I Socialdemokratiet synes vi nemlig også, at enhver ulykke er én for meget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan være enig med den socialdemokratiske ordfører i en række af de forhold, der blev nævnt. Men der er én ting, der undrer mig ved den her debat, som den hidtil er forløbet, og det er, at man ikke har nævnt de tunge køretøjer. For vi ved, at de tunge køretøjer udgør en såre lille del af det samlede transportarbejde, men er utrolig righoldigt repræsenteret, når det gælder de faktiske ulykker, og når det gælder antallet af mord på vore veje.

Spørgsmålet er: Hvad gør vi i den kommende tid, hvor vi ved, at vi får flere gummihjul, altså flere tunge køretøjer og især flere tunge køretøjer om natten, også i de farlige, farlige timer mellem kl. 4 og kl. 6 om morgenen?

Altså det er ved at gå godt. På den anden siden kan man se, at det kan være en meget farlig udvikling. Hvordan griber vi ind over for den? Kan vi ikke også få den med i vore indgangsbønner til den her sag?

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Til hr. Søren Kolstrup vil jeg sige: Jo, der er mange emner, vi gerne vil diskutere sådan en dag som i dag. Jeg forsøgte at komme inden om og uden om problemerne inden for den taletid, som jeg har til min rådighed.

Angående de tunge køretøjer nævnte jeg helt præcis, at erhvervsvirksomhederne skal mere med i det arbejde her, og herunder er også forstået de tunge køretøjer. Desuden vil jeg gerne henvise til det, som hr. Søren Kolstrup vel også var med til, nemlig godstransportloven, hvor der blev sat skærpede repressalier ind over for netop den kategori, som hr. Søren Kolstrup talte om, og det var vi jo enige om.

Formanden:

Hr. Svend Heiselberg som ordfører.

Svend Heiselberg (V):

I de gode og gamle dage, om man kan sige det sådan, brugte den borgerlige regering flere penge på cykelstier end den nuværende regering, og en kommende borgerlig regering vil gøre en ægte indsats for de blandede trafikanter. Flere af de over 40 mia. kr., som bilisterne betaler i forskellige skatter og afgifter, vil vi lade gå til udbygning af vores veje. Vi vil investere mere i trafiksikre veje, og her ved vi jo, at motorveje er de mest trafiksikre.

Trafiktallene taler jo deres tydelige sprog: Ved at bygge flere motorveje får vi flere af bilisterne væk fra de farlige veje, men her spiller ideologien for regeringen og den øvrige venstrefløj for tiden en afgørende rolle, og her betyder det ikke noget, om man kan fremme trafikikkerheden og spare menneskeliv.

Vi vil eksempelvis ikke prioritere automatiske overvågningskameraer ret højt. I det mindste skal det varsles, at der foretages kontrol. Vi vil have et synligt politi og ikke det luskede system, man er begyndt med her i Danmark, og som jeg kan forstå at regeringen ønsker flere penge til, således at det kan blive udbredt over hele landet.

En borgerlig regering vil gøre noget mere for at skabe mere trafikikkerhed. Vi vil eksempelvis tage fat i amter og kommuner og med gulerodsmetoder få dem til at investere mere i cykelstier og andre trafiksikre foranstaltninger.

Eksempelvis vil vi kræve, at kommunerne har ordentlige afstribninger og større brug af kantpæle. Vi vil forlange en betydelig bedre

skiltning. Vi vil opstille klare retningslinjer for, hvad der skal gennemføres for at opnå trafikikkerhed. Hastigheden ved skoler og andre befærdede områder skal nedsættes. Vi vil overveje at gennemføre det kendte amerikanske system, hvor der over advarselstavlerne er en blinkende lampe, hvor man skal respektere nedsat hastighed.

Måske skal det være en opgave for politiet at varetage tilsyn og kontrol med sikkert vejudstyr, men politiet har også en opgave i at fortælle cyklisterne, at de skal optræde hensynsfuldt i trafikken og overholde færdselsreglerne. I byerne er det efterhånden ved at udvikle sig til, at trafikken skal foregå på cyklisternes præmisser.

Vi vil gribe helt anderledes ind over for unge og andre, der optræder hensynsløst med deres køretøjer og er til fare for andre og sig selv. Kan de ikke respektere almindelig, ordentlig adfærd i trafikken, så må de på stedet af med deres kørekort.

De forhold, som vi eksempelvis for tiden oplever i den lille by Karup i Jylland, er vi helt uforstående over for kan praktiseres, og vi vil ganske enkelt forlange, at politiet bruger flere kræfter på at stoppe disse motorbøller. Det vil bilisterne også have langt mere respekt for, end når politiet med skjult kamera snupper en bilist, der måske kører 10 km for meget; det er jo helt ude af proportioner.

Bilerne er kommet for at blive, og med tiden bliver der ikke færre, men i stedet flere biler. Befolkningen ønsker at være selvtransporterende, og det skal der også være mulighed for.

Vi tilstræber en politik, hvor man kan købe en lille, afgiftsfri, miljøvenlig bil, f.eks. en bil, der kan køre 20-30 km på 1 liter benzin, og som kun fylder det halve i bybilledet i forhold til f.eks. de biler, som trafikministeren og miljøministeren kører i.

Som sagt vil vi ikke acceptere, at omkring 500 mennesker om året slås ihjel på vores veje og andre 9.000 kommer til skade, og vi vil bruge mere information til trafikanterne. Med denne melding må regeringen overveje, om den vil samarbejde med Venstre om at sikre trafikpolitikken, men det gælder i flere retninger.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Først skal jeg nok lige fortælle hr. Svend Heiselberg, at små, afgiftsfri, miljøvenlige biler altså også slår folk ihjel, og at man også dør, hvis

man bliver ramt af sådan en. Sådan er det bare, så fra et færdselssikkerhedssynspunkt har vi ikke glæde af dem, men nok fra et miljømæssigt synspunkt.

Men det, jeg egentlig godt ville spørge til, var fotofartfælderne og så motorvejene. Jeg tror, at hvis vi skal have overholdt færdselsreglerne på motorvejene – og jeg går trods alt ud fra, at der er så meget lov og orden også i Venstre, at man mener, at reglerne skal overholdes – så må vi bruge fotofartfælder dér, for ellers er det simpelt hen for farligt for politiet.

Jeg tror, hr. Svend Heiselberg var med, da vi var ovre i Vejdirektoratet, og vi stod dér og så trafikken oppe på »Hans Engell Street.« Vi så, hvordan der blev kørt, og det var vildt. Og så siger jeg: Hvorfor går man ikke ud og snupper dem? Det var jo helt sindssygt, som der blev kørt. Så fik vi at vide, at det simpelt hen var for farligt for politiet at stå der. De kunne simpelt hen ikke stå på de dér veje, fordi folk kørte så stærkt, at de ville blive slået ihjel. Fotofartfælderne vil kunne bruges dér, så det er noget af det, jeg mener, vi bør komme med forholdsvis hurtigt.

Når hr. Svend Heiselberg ikke foreslår dem til motorvejene, så vil jeg gerne høre, om det er, fordi han ikke kan lide politi, eller fordi han ikke mener, loven skal holdes.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

I CD er vi enige med hr. Svend Heiselberg i mange af de ting, han bragte frem, grundholdningerne, som jo, så vidt jeg kunne høre, er mange til både forespørgerens, fru Aukens, og trafikministerens. Vi er også enige i mange af de ting, han gerne vil have indført og betalt. Men hvad er det, hr. Heiselberg har imod den automatiske kontrol af farten?

Før den var kendt, havde man jo også skjult kontrol. Det krævede bare tre politimænds medvirken. De stod inde bag nogle buske eller nogle træer, og omkring svinget blev man så standset af nogen, der pludselig trådte frem. Det var da også sket så at sige i dølgsmål. Hvad har hr. Heiselberg imod det? Afgørende er det vel, at det kontrolleres, at vi holder farten. Skal vi så ikke benytte det lettest tilgængelige og billigst mulige instrument til det, frem for at benytte længe uddannede og dygtige politikfolk til sådan noget, som teknikken kan klare.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg vil gå direkte til sagen. Hr. Heiselberg og Venstre vil have færdselssikkerhed, men de vil ikke have kontrol, fordi de mener, at det er en lusket politik med hastighedskontrol.

I et læserbrev i Fyns Stiftstidende i fredags spørger en vicepolitikkommissær, Gert Clausen fra Odense: Skal samfundet lade kritikere og modstandere sætte dagsordenen med deres ukvalificerede angreb på et projekt, der ene og alene er igangsat for at redde menneskeliv? Skal samfundet kapitulere, fordi et fåtal af trafikanter ikke har forstået signalerne og ikke ønsker at rette sig efter gældende regler?

Han svarer selv: Nej vel, nu er det sådan, at kun lovovertrædere bliver fotograferet. Vi fotograferer kun dem, der ikke selv kan finde ud af at følge reglerne. Altså den trafikant med den dårlige moral, der mangler samfundssind og udviser ligegyldighed med andres liv og helbred.

Hvad er Venstres og hr. Svend Heiselbergs svar til det? Vicepolitikkommissæren har givet et klart svar.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er klart, det er selvfølgelig både lettere og mere behageligt for politiet at sætte sådan en fotofælde op og så bare sidde i bilen eller derhjemme og lade den stå og knipse, hvis nogle kommer til at køre lidt for stærkt. Det er jeg helt indforstået med.

Det, som politiet efter min mening skal, er at få fat i nogle af de fartbøller, som ligger og racer på vejene og ikke overholder reglerne i det hele taget. Man bør gøre en indsats for at tage fat på dem i stedet for at stille sig op rundt om og snappe alle trafikanter, som uforskyldt kommer til at køre lidt stærkere, end de har lov til.

Ja, det er i høj grad tit uforskyldt, at de kommer til det. For de kan jo ikke sidde og kigge på speedometret hele tiden. Det er også fordi, at vi er imod, at vi skal have et overvågningssamfund. Jeg har lidt svært ved at forstå, at hr. Arne Melchior synes, at dét skulle være godt, men det synes vi ikke i Venstre. Det er vi imod. Vi vil heller ikke være med til at bevilege flere penge til ministeren på det område her.

Hvis det er sådan, at man vil lave overvågning, så synes vi, at man må skilte med, at det bliver praktiseret. Går du ind i en forretning, så

ser du også, at der står »automatisk overvågning«. Det er klart, at det altså er noget, som man meddeler de steder, hvor man bliver overvåget. Men jeg forstår, at der tilsyneladende er et bredt flertal her i Folketinget for, at man skal overvåge de 1,8 mio. biler, som vi har i Danmark.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Vi har fra Venstre i dag fået to interessante budskaber: Over for cyklister skal der foretages skærpet overvågning, og når bilister kommer for skade at en eller anden muskel sætter sig fast i benet, jamen så er det uforskyldt. Det er den rene uskyld. Lad det ligge.

Tilbage er, at Venstre vil til at kæmpe mod overvågningsssamfundet. Mit spørgsmål til Venstre lyder: Ud fra hvilket retspolitisk kriterium siger man nej tak til fotokontrol, men ja tak til den langt mere omfattende, arkiverende, kontrollerende tv-overvågning på vore broer? Hvad er det for et retspolitisk kriterium, Venstre har? Jeg vil ikke beskyldte Venstre for at være grebet af ad hoc-kriterier. Det kunne jeg aldrig finde på at beskyldte Venstre for. Men Venstre må jo også have et behov for at fortælle, hvad det er for et retspolitisk kriterium, de går efter, når de siger nej tak til det her, men ja tak til skærpet overvågning på vore broer.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Heiselberg er jo kendt for at være en munter sjæl, men der er altså ikke langt fra overdreven munterhed til det tragikomiske. Hvad er det for noget med, at man kommer til at køre lidt for stærkt helt uforskyldt? Er bilerne sådan indrettet, at bilisten slet ikke kan gøre for det? Vil man virkelig i Venstre gøre mennesket ansvarsfrit for lovovertrædelser? Det vil jeg gerne have et klart svar på. Er det ansvarsfrit at bryde loven, hr. Heiselberg?

Overvågningsssamfund, ja, det må vi jo finde os i. Når jeg skal ud at flyve inden- eller udenrigs, så må jeg finde mig i at skulle lukke min kuffert op og få den endevendt. Jeg må finde mig i at blive befamlet på min krop. Det er vel et større indgreb i den personlige frihed. Hvorfor sker det? Af hensyn til den almene sikkerhed. Der er der mange andre hensyn, man må bøje sig for.

Så har jeg set, at Det Konservative Folkepartis leder har været ude og sige, at det bare er en

pengemaskine, politiet og finansministeren har. Jamen det er da i vor egen, alle 1,8 mio. bilisters hånd at hindre, at der kommer penge i den maskine ved at holde loven. Det var en god idé for et folketingsmedlem.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu skal jeg fortælle noget til skræk og advarsel for hr. Heiselberg, som er bange for at blive fotograferet og åbenbart ikke kan finde ud af at undgå at blive det ved fotofartfælderne, men det er så et problem med kørekortet, men det er en anden side af sagen. Fotofartfælderne bliver man nemlig kun fotograferet af, når man laver ulovligheder, og ellers bliver man det ikke. Det er altså en ret afgørende forskel.

Hvis hr. Heiselberg kommer til at køre ind på en benzintank og åbenbart ikke er så glad for at blive filmet af grunde, jeg ikke skal fordybe mig i, så er sagen den, at dér bliver han filmet. Der vil det jo være sådan, at man bagefter sidder og ser, at de dér – det er jo selvfølgelig ikke hr. Heiselberg, men det var nogle andre – var kørt uden at have betalt for benzinen. Og så ser man på filmen: Nå, der var også hr. Heiselberg, og hvem var dog det, der sad ved siden af? Den overvågning, som er på benzintanken, vil jeg godt kalde overvågningsssamfundet. Det har vi så accepteret mange, mange steder.

Men med fotofartfælderne er det oven i købet sådan, at vi sørger for, at den, der måtte sidde ved siden af, ikke bliver set på billedet. Men hr. Heiselberg kan helt undgå at blive filmet, hvis bare han kører lovligt. Jeg kan ikke forstå, at det er så svært for hr. Heiselberg. Det er det ikke for ret mange andre mennesker, hvis de får besked på, at de skal.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jo, hr. Arne Melchior, folketingsmedlemmer vil gerne overholde loven. Når jeg siger, at alle kan komme til at køre for stærkt, så tror jeg på, at det kan man. Jeg tror ikke, at man gør det bevidst – det kan godt være, at nogle gør det – men i nye biler i dag og de få steder, hvor vi har gode veje, dér kan bilen nu let komme til at køre lidt stærkere, end den må.

Jeg kan jo også huske, at hr. Arne Melchior engang kom til at gå over for rødt lys. Det var jo også ulovligt. Vi kan da huske, Ekstra Bladet gjorde en hel masse ud af det. Sådan er det jo for alle, faktisk også for folketingsmedlemmer,

at man kan komme til at gøre noget, som man måske ikke burde. Men dengang vil jeg heller ikke tro, at hr. Arne Melchior havde set, at der var rødt lys.

Jeg har også den opfattelse, at det her er blevet til en af regeringens sædvanlige pengemas- kiner, hvor man maler bilisterne. Nu har man jo malket dem for ca. 40 mia. kr. i forskellige afgifter, for at de får lov til at køre på vores veje, og nu kan man ikke finde på mere i form af at sætte benzintaksterne op, og så gør man det, at man finder på, at man kan sætte sådan nogle fotoceller op og lægge nogle ekstra afgifter på bilisterne. Det er en hån over for de danske bilister, at de skal udsættes for alt det der.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det er for langt at gå i det populistiske. Hr. Svend Heiselberg siger i sin ordførertale, at man vil have færdselssikkerhed, men så er det en hån at sige, at man kan komme til at køre for stærkt. Det kan man også, men det er stadig væk ulovligt. Når man vil have sikkerhed, men ikke kontrol, men kalder det for et overvåg- ningssamfund, så er det udtryk for, at Venstre støtter dårlig moral, eller er det dobbeltmoral, vi snakker om her?

Jeg synes virkelig, det er for dårligt. Hr. Svend Heiselberg må da også vide, at hvis alle trafikanter i Danmark overholder fartgrænser- ne, så kunne vi spare 100 menneskeliv om året.

Jeg hørte Venstres ordfører i sin tale om færdselssikkerhed sige: Vi støtter, at vi får antallet af dræbte og kvæstede sat ned i trafikken. Så kan man altså ikke, selv om man er morsom osv., stå heroppe og give udtryk for sådan en populisme. At man så hæver tallet til 40 mia. kr., hvor det er 40 mio. kr., fortæller lidt om sagligheden i det, der er kommet frem her.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg har nogle spørgsmål til hr. Svend Heisel- berg, der er affødt af hans ordførertale. Som jeg forstod det, så vil man gerne fra Venstres side forbedre trafiksikkerheden ved at bygge nogle flere motorveje, og det er jo uomtvisteligt, at motorveje giver en større trafiksikkerhed. Men jeg vil gerne have svar på tre spørgsmål fra hr. Svend Heiselberg.

For det første: Vil hr. Svend Heiselberg svare mig på, om der i dag ved de seks forsøg er skil- tet med, at her er der fartfælder. Og mener hr.

Svend Heiselberg ikke, at man eventuelt, hvis det ikke er tilfældet, kunne gøre det fremover? Det var det første.

Det andet er: Mener hr. Svend Heiselberg i virkeligheden ikke, det er et meget, meget flot mål, der er nået med nedsættelse af ulykker med 30 pct.? Man har ikke nået det fulde måltal på 40 pct. Men 30 pct. har man nået i løbet af 12 år ved en bevidst indsats fra stat, amt og kommuner.

Og som det tredje: Mener hr. Svend Heisel- berg ikke, at man skal tage alle fornuftige mid- leri i brug for at nå det nye mål, man nu sætter sig, med yderligere nedbringelse af 40 pct. af ulykkerne inden for de næste 12 år?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså det, vi snakker om her, er selvfølgelig hel- ler ikke så sjovt. Det er faktisk ramme alvor, og det er frygtelig uhyggeligt, at repræsentanten for det næststørste parti står og siger, at det der med at overholde færdselsloven kan man ikke finde ud af i hans parti. Det er faktisk meget uhyggeligt. Det er en meget, meget medvirken- de årsag til ulykkerne, og jeg vil sige til hr. Heiselberg, at en god måde at unddrage den der fæle regering alle de der penge, som de kan få ind ved fotofartfælderne, er altså at sige til sine vælgere, og også til sig selv åbenbart, at man skal køre lovligt. Det skal ikke bare de unge, der ligger og fræser rundt på vejene – de skal selvfølgelig også køre lovligt – det skal de- res far og mor altså også. Det ville være fuld- stændig forfærdeligt, hvis vi gik ud og sagde, at far og mor må gerne køre skørt, men de unge må ikke.

Så derfor kan vi jo ikke lave fælles regler. Jeg synes tværtimod, vi så skal sige til de unge og til vores vælgere, og åbenbart altså også til vor- res nærmeste partifæller: Det er faktisk alvor det her. Det koster liv, og der slås mange, man- ge flere mennesker ihjel på grund af for høje hastigheder, end der gør ved ret mange andre faktorer, som Venstre plejer at være meget op- taget af, f.eks. vold i byerne og overfald og så- dan noget. Mange, mange flere.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jamen generelt skal jeg – og jeg skal ikke føje ret meget mere til – sige, at vi har den opfattel- se, at der er mange andre steder, hvor man med større fordel kan gribe ind, end ved at lave så-

dan noget, som strider mod vores retsbevidsthed, altså det, at man skal sætte de overvågningskameraer op.

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Aukén: Jeg har ikke givet udtryk for, at vi ikke skal overholde færdselsloven. Det har jeg aldrig sagt. Jeg har sagt, at man godt kan komme til at overtræde den, og så synes jeg, det er urimeligt, at vi skal have de kameraer opstillet rundt om og fælde folk, uden at de har set en politibetjent – det finder jeg er helt urimeligt – også uden at der har været en advarseltavle, der har fortalt, at der sker overvågning. Det er min opfattelse af det her.

Jeg håber heller ikke, at det er noget, som vi skal til at leve med. Men det er klart, at det er en måde, hvorpå regeringen kan få penge hjem i statskassen, og det er vel også det, der er det egentlige formål.

Så de 30 pct., som man taler om at ulykkerne er nedbragt med: Jamen det er jo ikke på grund af de automatiske fartmålere, som man har sat op. Det er jo, fordi der igennem årene er kommet betydelig bedre cykelstier og andre ting, som er med til at gøre det lettere at komme rundt i trafikken – på trods af at der er kommet betydelig flere biler, skal vi huske på.

Men jeg har jo måttet konstatere, at her i Folketinget tager man ikke så meget hensyn til, om folks – bilisternes – personlighed bliver trådt under fode, når det drejer sig om overvågning og ekstra penge i statskassen.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jamen det er jo ikke rigtigt, at man ikke tager hensyn til bilisterne. Hr. Heiselberg sagde, at cyklisterne nøje skulle overvåges, men så må han da finde sig i, at når vi optræder som bilister, må vi også nøje overvåges, fordi vi, som hr. Heiselberg så flot siger, »uforskyldt« kan komme til at køre for stærkt. Det havde klædt hr. Heiselberg mere at sige: Jeg gør mig al umage for, at det aldrig må ske, og det bør ikke ske for nogen. Og så kan jeg ikke fatte, at hvis det så sker alligevel, skal man ikke tage sin straf for det. Hvis man overtræder loven, skal det så være ganske gratis? Vi har oven i købet en 10 pct.-margin.

Jeg forsøgte her for lidt siden at gå ned i hr. Heiselbergs jakkelomme, for jeg ville så gerne stjæle en 10'er eller en 100 kr.-seddel fra ham, for med den gage, vi får, er det vel en bagatelovertrædelse, så det ville jeg vel ikke komme i

spjældet for! Nu havde hr. Heiselberg desværre kun kontokort, så han må jo være en kreditværdig mand. Det lønner sig altså ikke at gå i hans lommer.

Vi kan da ikke have det. Vi havde engang en kollega, hr. Poulsgaard, der stod her og sagde det samme, og det kritiserede vi sønder og sammen, og den dejlige hr. Heiselberg kan ikke være bekendt ikke at tage afstand fra lovovertrædelser med fynd og klem.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg må konstatere, at hr. Svend Heiselberg ikke anførte et eneste retspolitisk argument imod fotocellen, ud over at det nok var lidt smålusket. Men det er ikke et retspolitisk argument, og så dan diskuterer man ikke retspolitik.

Og jeg må konstatere, at hr. Svend Heiselberg ikke anførte et eneste argument for, hvorfor tv-overvågning på broer er godt, mens det er noget forfærdelig skidt med en i øvrigt langt mere restriktiv fotocelle.

Det sidste problem, der står tilbage, er: Finder hr. Svend Heiselberg, at det er rimeligt, ja, at det er ønskeligt, at vi bliver ledt i stadig større fristelser af nye automobilkøretøjer, der kan køre hurtigere og hurtigere? For det var jo grundelsen for, at man blev nødt til at køre lidt hurtigt. Det var jo slet ikke med vilje. Det var bare, fordi bilen kunne køre lidt hurtigt.

Bilerne vil komme til at køre hurtigere og hurtigere, og så det er jo spændende, om Venterne vil være med til et indgreb over for automobilfabrikanterne – eller hvad?

Helge Adam Møller (KF):

Der er jo sikkert nogle i Folketingssalen, der har læst Berlingske Tidende eller har set tv-aviser i går aftes og kan se, at der har været en lille uoverensstemmelse mellem det, jeg har sagt, og det, formanden for den konservative folketingsgruppe, hr. Bendt Bendtsen, har sagt vedrørende automatisk fartkontrol. Så lad mig starte med det og sige, at den konservative gruppe finder, at det igangværende forsøg i for stort omfang har udviklet sig til en pengemaskine, og derfor kan gruppen ikke støtte, at det nuværende forsøg uændret udvides til at omfatte hele landet.

Lad mig så vende mig til noget helt andet: Idrætsparken. Tænk på Københavns Idrætspark! Den er fyldt helt op til en VM-kvalifikationskamp her til sommer. Der sidder menne-

sker række ved række, tusindvis ved tusindvis, ja i alt mere end 40.000 mennesker: kvinder, mænd og børn. Det er faktisk lige så mange mennesker som i en større dansk provinsby. Så mange mennesker vil blive dræbt eller hårdt kvæstet i den danske trafik i løbet af de næste 9 år, hvis vi ikke gør noget, hvis vi ikke yder en ekstra indsats.

Derfor er Færdselssikkerhedskommissionen ved at lægge sidste hånd på en handlingsplan, som kommer til at hedde: »Hver ulykke er én for meget«. Det er genbrug, men det er godt genbrug.

De konservative folketingsgruppe kan tilslutte sig den målsætning, som Færdselssikkerhedskommissionen har om, at vi i løbet af de næste 12 år skal reducere antallet af dræbte og alvorligt kvæstede med mindst 40 pct. Vi erkender, at det er en ambitiøs plan, men når to af vores nabolande, England og Sverige, allerede i dag næsten har 40 pct. færre dræbte, end vi har, så kan det også lade sig gøre her i Danmark.

Vi er derfor enige i og kan støtte en lang, lang række af de forslag, som kommissionen og regeringen kommer med. Lad mig i flæng nævne:

Vi støtter, at alle landets kommuner nu laver deres egen, skræddersyede trafikikkerheds-handlingsplan. Og vi støtter og opfordrer til, at alle offentlige myndigheder og større virksomheder med megen kørsel også lægger deres egen plan for maksimal færdselssikkerhed.

Vi støtter, at man opretter en havarikommission, som ved en særlig indsats hurtigt kan rykke ud og afdække årsagerne til udvalgte ulykker, for at vi derved kan få ny viden, således at vi kan undgå tilsvarende ulykker i fremtiden.

Vi støtter, at man sætter særlige initiativer i gang, der kan mindske det voldsomt store antal ulykker, som forårsages af helt unge bilister mellem 18 og 24 år; det er ikke så meget kvinderne som de unge mænd. Her skal gøres en indsats. Vi er med.

Vi støtter, at børerne for at køre uden sele eller uden styrthjelm eller uden lys sættes markant og kraftigt op.

Og så måske det allervigtigste af alle virkemidler: holdningen hos den enkelte trafikant, sammenfattet i ordene »Trafikkerhed starter med dig«. Derfor ønsker vi, at der iværksættes massive, pågående og realistiske kampagner, som fortæller den enkelte trafikant, at hendes eller hans opførsel i trafikken gør en voldsom forskel: kampagner for øget brug af sikkerheds-

seler, kampagner for ikke at køre med sprit i blodet, osv.

Lad mig derfor til slut sige – tiden iler – at vi altså kan støtte Færdselssikkerhedskommissionens målsætning.

Vi kan også støtte en lang række af de midler, som både kommissionen og trafikministeren i dag har peget på er nødvendige for at nå målet. Men der kan selvfølgelig være enkelte af de midler, som enten kommissionen eller regeringen peger på, som vi af økonomiske eller politiske årsager ikke finder hensigtsmæssige, men vi vil være åbne og konstruktive med henblik på at finde andre veje, der fører til, at målet kan nås: færre dræbte og kvæstede i den danske trafik.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

I første omgang vil jeg gerne erkende den vanskelige situation, som formanden for Færdselssikkerhedskommissionen står i her på talerstolen, for jeg synes, at hr. Helge Adam Møller har gjort et godt arbejde i de mange år, han har siddet som formand for Færdselssikkerhedskommissionen. Jeg vil gerne benytte lejligheden til det. Det må være ret vanskeligt for ham at sidde i den konservative gruppe med den holdning, som den konservative parlamentariske formand har lagt for dagen her de sidste dage. Det vil jeg gerne sige.

Men når hr. Helge Adam Møller på vegne af De Konservative siger, at man støtter Færdselssikkerhedskommissionens målsætning også frem til 2012, vil jeg gerne stille et spørgsmål til hr. Helge Adam Møller – jeg var også inde på det i min ordførertale: Mener hr. Helge Adam Møller så ikke, at det bliver svært at opfylde den målsætning, fordi de første tal var lette at nå? Når nu det bliver svært, mener hr. Helge Adam Møller så ikke også, at automatisk hastighedskontrol vil være et nødvendigt værktøj for at opfylde den målsætning, som hr. Helge Adam Møller på vegne af Færdselssikkerhedskommissionen har sat sig for at opfylde i år 2012?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ligesom hr. Erling Christensen vil jeg gerne give udtryk for sympati for hr. Helge Adam Møller. Jeg kan ikke begribe, at hans folketingsgruppe vil lade ham straffe i fuld offentlighed og tvinge ham til at sige det modsatte af, hvad

han mener. Som medlem af Færdselssikkerhedskommissionen har jeg igennem årene oplevet hans fuldt redelige og saglige holdning til disse ting. Han havde fortjent bedre, og gruppen skulle tage og tænke sig om en gang til; men jeg vil så gerne bede hr. Helge Adam Møller at overbringe dette spørgsmål til gruppen:

Den pengemaskine, som man altså i flertallet af den konservative gruppe taler om, er det ikke suverænt op til bilisterne at hindre, at der puttes penge i den? Er der nogen andre end bilisterne selv, som bestemmer, hvor fuld eller tom den maskine skal være?

Det synes jeg hr. Helge Adam Møller skulle forelægge for sin gruppe ved næste lejlighed.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil dels tilslutte mig de to foregåendes tak til hr. Helge Adam Møller for hans arbejde i Færdselssikkerhedskommissionen – det har faktisk været et flot arbejde – dels udtrykke vores medfølelse med den situation, han må være i ved at skulle opleve at blive underkendt i en sådan sag. Jeg har ikke psykologi til at forestille mig, hvordan man kan finde sig i det, men det er så det.

Jeg vil godt sige til hans trøst, at vi har jo altså oplevet det før, for da den første Færdselssikkerhedskommissions plan blev forelagt i 1986 eller 1987, hvor hr. Ivar Hansen var formand, blev han altså også underkendt fuldstændig af hr. Svend Heiselberg, som var ordfører dengang og var hamrende ligeglad med, hvad der stod i Færdselssikkerhedskommissionens plan; han mente stort set, at det var latterligt.

Her er det trods alt blevet bedre. Det er da ikke sådan, at man har indtryk af, at den konservative gruppe er hamrende ligeglad med, hvad der står i planen.

Men jeg vil godt tage de to foregående spørgeres spørgsmål op: Hvad har man så tænkt sig at gøre for at få antallet af ulykker ned? Det er det ene. Og det andet er: Deler gruppen hr. Bendt Bendtsens formulering: at det med hastigheden ikke spiller så stor en rolle? For det var jo det mest uhyggelige af det, vi hørte i går.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Tak for de pæne bemærkninger!

Sådan sker det jo i politik i ethvert parti, at man indimellem ikke er enig på alle områder,

ellers skulle vi jo i virkeligheden have 5,2 millioner forskellige politiske partier, nemlig et til os hver, så var man sikker på, at man altid var enig. Det var ligesom med hr. Jacob Haugaard. Han var altid enig med sig selv. Men sådan er demokratiets vilkår, og der er et klart flertal i folketingsgruppen, der har en anden holdning på det her område, end jeg har, og sådan er det.

Til hr. Erling Christensen: Det er selvfølgelig klart, at tager man et enkelt område ud og siger, at det vil man ikke være med til, i hvert fald ikke i den nuværende form, ja, så giver det selvfølgelig nogle problemer, men man kan tænke sig, at politikontrollen i langt større omfang sker, som den gjorde, skal vi sige i de gode gamle dage, med uniformerede betjente. Det koster nogle flere kroner; men der er forskellige muligheder.

Til hr. Arne Melchior: Jeg er enig i betragtningen om, at det selvfølgelig er op til den enkelte bilist at bestemme, hvor store bøder han eller hun skal betale, eller om der slet ikke skal betales nogen bøder.

Til fru Margrete Auken vil jeg sige: Det, som gruppen har som hovedindvending imod at videreføre forsøget i uændret retning, er altså først og fremmest, at man synes, det er for meget overvågningssamfund, og dér kan man altid diskutere, hvor niveauet skal være. Man synes, at skiltningen eller markeringen skal være markant bedre, end den er i øjeblikket, og man synes helt klart, at man udelukkende skal koncentrere sig om de steder, hvor uheldsrisikoen er størst, altså de såkaldte sorte pletter. Det var i hvert fald tre af holdningerne til det.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Ja, det var jo et ikkesvar, jeg fik på mit spørgsmål, men så vil jeg gerne igen citere, som jeg tidligere har gjort, vicepolitikommissær Jert Clausen fra hans læserbrev i Fyns Stiftstidende fra i fredags, og spørge hr. Helge Adam Møller, om han er enig i det, som jeg citerede vicepolitikommissæren for, nemlig følgende:

»Hvis ærinde er det så kritikerne/modstanderne af automatisk hastighedskontrol går? Hvorfor opfordrer f.eks. en forhenværende politiassistent trafikanterne til civil ulydighed? Er det, fordi de nu føler, at grebet strammes om dem som lovbrydere – har de mærket på deres krop, at det ikke kun er de andre, der bliver »fanget«? Føler de, at nu er mulighederne for at slippe godt fra en overtrædelse af færdselsloven

blevet for ringe – altså at opdagelsesrisikoen er blevet for stor? Eller er det, fordi kritikerne/modstanderne mener, at det er en menneskeret selv at kunne bestemme sin færden i det fælles samfund, selv bestemme over liv og død for sig selv og andre? Selvsamme personkreds ser selvfølgelig gerne, at hastighedskontrollen foretages på den vej, hvor de bor, og hvor deres kære færdes – men hvor de selv kører, er kontrollen fejlplaceret og lusket.«

Er det også hr. Helge Adam Møllers svar til hans egen partiformand?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu må vi jo håbe, at de rundtomkring ved højtalerne følger med i, hvad det er for en klemme, de har sat deres ordførere i i den her sag. Jeg forstår minsandten godt, at det er svært for formanden. Vi diskuterer ligesom pr. stand-in i øjeblikket.

Så er der overvågningssamfundet:

Når man filmer på parkeringspladser, for at der ikke skal blive stjålet fra bilerne, bliver alle filmet, også dem, der kommer i et helt lovligt ærinde. Det kan man kalde overvågningssamfundet. Når man filmer i linje 8 – og dér kommer også konservative vælgere – bliver alle filmet. Det er overvågningssamfundet, og det synes jeg vi skal diskutere hele vejen igennem.

Jeg går ud fra, at hr. Helge Adam Møller har prøvet at forklare sin gruppe – altså åbenbart uden held kan jeg så forstå – at overvågning er dér, hvor man bliver overvåget hele tiden og man bliver filmet hele tiden. Men når man kun bliver fotograferet, når man laver ulovligheder, så bør De Konservative gå i spidsen og sige: Når vi nu går ind for og gør meget ud af at være et lov og orden-parti, så er det lidt skamfuldt, hvis det ikke dækker os selv, men kun de andre.

Der er altså meget stor forskel på, når vi filmer på parkeringspladser, i butikker, på benzintanke og alle de steder, hvor vi filmer alle, og så dér, hvor vi kun tager billeder af forbryderne.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Helge Adam Møller går jeg ud fra. Det er selvfølgelig frivilligt, men

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Ja, hvis jeg havde vidst, at man ikke behøvede, så er det jo sådan lige før, jeg var blevet sidende, men tak for, at jeg alligevel fik lov, hr. formand.

Først til hr. Erling Christensen, om jeg enig i det meget lange citat fra en politimand, jeg tror, det var ovre fra Fyn: Sådan som jeg kunne høre det, synes jeg ud fra min holdning, at hovedindholdet lyder fornuftigt og rigtigt. Det var vist nogenlunde det samme, jeg selv gav udtryk for i Berlinske Tidende i går. Det er min helt personlige holdning, men det var også den, jeg forstod at jeg blev spurgt om.

Til fru Margrete Aukens spørgsmål, om jeg har prøvet at forklare en række forskellige ting, kan jeg sige, at jeg ikke refererer fra konservative gruppemøder, men ligesom forhåbentlig alle andre folketingsgrupper har vi indimellem, når vi ikke er helt enige, nogle lange, engagerede debatter, hvor vi prøver at overbevise hinanden. Jeg tror, at fru Margrete Auken kender det fra Socialistisk Folkepartis gruppe i EU-spørgsmål. Dér har man vist også gode argumenter på både den ene og den anden fløj, men man er aldrig helt blevet enig. Sådan er livet nu.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg synes, det var lidt interessant, at citatet var fra en eller anden politimand ovre på Fyn. Nu er der jo en eller anden politimand ovre fra Fyn, der også har udtalt sig på De Konservatives vegne i går, og det kan jo ikke være helt uinteressant.

Svaret fra den vicepolitikommissær, som jeg citerede, er følgende: Jeg kan kun opfordre til, at trafikanterne overholder gældende hastighedsbestemmelser, ikke for bødens skyld, ikke for politiets skyld, men for egen og medmennekers skyld, og ikke lader sig påvirke af det fåtal af kritikere og modstandere, hvis motiver er egoistiske og samfundsnedbrydende.

Sådan karakteriserer en politimand fra Fyn formanden for Det Konservative Folkepartis synspunkter på det her område.

Ole Donner (DF):

Fra Dansk Folkepartis side går vi ind for at forbedre trafikikkerheden. Vi vil også være med til at yde en indsats for, at der bliver færre dræbte i trafikken. Og vi er enige med trafikministeren i, at de fire steder, hvor der primært

sker nogle ting, det er, når fartgrænser ikke overholdes, det er spritbilister, det er cyklister, og det er de ulykker, der sker i kryds. Det er nogle væsentlige ting, der skal forbedres.

Ud over det vil jeg også gerne pege på, at det jo også er dårlig vedligeholdelse af vognparken. Det medfører også masser af ulykker, fordi man kører i en udtjent vognpark med dårlige dæk, dårlige støddæmpere osv. Det vil jo nu blive forbedret, efter at der er indført et tvungent syn hvert andet år.

En ting, der også er skyld i mange ulykker, er den manglende færdighed hos bilisterne, og derfor tror jeg på, at en af de ting, som vi også må gøre, er, at vi må forbedre kørelæreruddannelsen og forbedre uddannelsen for køreskoleeleverne.

Så er jeg enig med Venstres hr. Svend Heiselberg i, at man bør investere noget mere i trafiksikre veje, og at man bør gøre mere for at separere de hårde trafikanter fra de bløde trafikanter. Jeg synes også, det ville være udmærket, hvis man brugte nogle flere penge på det område og lavede nogle flere cykelstier.

Derimod er vi i Dansk Folkeparti ikke så meget for, at man klistrer alle de små byer til med chikaner og alt muligt, men vi går dog ind for, at der må lægges mere ud til kommunerne, og derfor støtter vi også den ændring af færdselsloven, der er i gang, hvor man lægger flere afgrænsninger ud til kommunerne, fordi de kender de faktiske forhold.

Ud over det er jeg enig med hr. Helge Adam Møller i, at der bør laves mange flere kampagner, for kampagner over for trafikanterne virker, det har vi set gang på gang. Der trænges til mange oplysningskampagner fremover, også over for cyklisternes færden, deres venstresving specielt, og at de i det hele taget overholder færdselsloven. Jeg mener også, at der kunne laves kampagner om standsning og parkering, for der sker mange ulykker, fordi man holder et ulovligt sted eller har parkeret et ulovligt sted. En god kampagne kunne også være om farligheden ved overhalinger.

Derfor er der en lang række kampagner, som bør igangsættes, og det viser sig, at hver gang man har haft en stor kampagne, nedsætter man dels hastigheden, dels dødstallene m.v., så derfor er jeg ikke i tvivl om, at det hjælper.

Så er der blevet talt meget om hastighedskontrol og fotoovervågning. Dansk Folkeparti har den klare holdning, at hvis der skal være

fotoovervågning, så skal der skiltes. Det må være sådan, at man kan se, at her er der en automatisk kontrol, ellers bliver det en pengemaskine, og det går ud over retssikkerheden i og med, at man bare får en bon nogle dage efter.

Jeg har intet imod, at man bliver taget for at køre for stærkt af færdselspolitiet. Man bliver konfronteret med, at man har kørt så og så mange 100 m på så og så mange sekunder, og det giver en gennemsnitshastighed på sådan og sådan. Så kan man sige, om man er enig eller uenig, og så kan det enten blive afgjort ved en bøde eller komme for retten.

Vi er også indstillede på at være med til nogle forsøg med at overvåge nogle kryds for at se, om folk vader eller kører over for rødt lys. Det er jo en meget, meget farlig ting. Men hvis der skal være en sådan overvågning, så må det igen være en klar forudsætning, at der er skiltet højt og tydeligt, sådan at folk ved, at her vil de blive overvåget. At der f.eks. laves fotocellekontrol af hastigheden i hele Danmark, synes vi ikke om, men vi vil godt være med til det, hvis der skiltes ordentligt og man koncentrerer sig om de steder, hvor der er fare på færde, sortpletbekæmpelse m.v.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Moralen i det her har jeg nævnt over for den konservative ordfører, og jeg vil så blot ganske banalt spørge Dansk Folkepartis ordfører: Er der skiltet eller ikke skiltet med automatisk fotoovervågning?

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Ja, jeg har set forskellige steder, at der er skiltet, og jeg går ud fra, at der er skiltet i øjeblikket, og hvis der ikke er, så er det efter vores mening en klar fejl.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Nu har jeg den oplevelse tilfælles med Det Konservative Folkepartis formand at bo i en politikreds, hvor der er automatisk fotoovervågning, og til hr. Ole Donners oplysning kan jeg meddele, at Trafikministeriet selvfølgelig overholder reglerne og den aftale, der er, og der er faktisk skiltet.

Arne Melchior (CD):

For først at gøre den sag om overvågning færdig vil jeg sige til hr. Donner, at det er min opfattelse, at når man bevæger sig i det offentlige rum, må man finde sig i at blive iagttaget. Jeg skal så henvise til, hvad jeg sagde om, hvad der sker med hensyn til personlige rettigheder, når man skal ud at flyve, og her drejer det sig altså om menneskeliv, og derfor må man finde sig i visse ting.

Det er ikke nogen hemmelighed for nogen, at en god, sund, glidende og sikker trafik er en livsnerve i samfundet. Både når det gælder beskæftigelse, samhandel, samkvem, kultur og frihed, er det vigtigt at bevæge sig eller at bringe varer og gods frem og tilbage, hvorfra og hvorhen man vil. Det har en grundlæggende betydning for samfundets gode udvikling.

Her står en glad trafikant. Som de fleste andre optræder jeg snart som fodgænger, snart som cyklist, snart som bilist, snart som passager i busser, tog og andre kollektive trafikmidler. Det er alt sammen til rådighed, og det er vores pligt her i dette hus at sørge for, at risikoen ved at benytte disse ting er så lille som muligt.

Som flere, bl.a. ministeren, var inde på, er der jo sket en gunstig udvikling i betragtning af den store stigning i trafikken og en betydelig nedgang i uheldene og ulykkerne, men det er farligt at lægge sig til at sove på den succes; det må vi ikke gøre.

Vi må blive ved som overskrift at have: *Fart dræber*. Det er en kendsgerning, og der er for en sjælden gangs skyld ingen uenighed mellem eksperterne om, at sådan forholder det sig. Og der er jo penge nok – det er ca. 35 mia. kr., som bilister lægger i afgifter af forskellig art om året, også bortset fra bøder og andre pengestrafte – til at gøre alt for at sikre trafikken og det lige fra flere motorveje, gode øvrige veje og skiltning til overvågning og hele apparatet igennem.

Jeg tror nok, at noget af det allervigtigste er holdningsbearbejdning – igen og igen – fra børn af og fra unge af at bearbejde holdningerne hos os, men jeg skal da blankt erkende, at vi mennesker nu engang ikke er bedre, end at vi, selv når vi indser noget, hvis der kommer en situation, hvor vi pludselig har fordel af at overtræde loven og tror, vi kan slippe godt fra det, altså uden at blive opdaget, så alligevel overtræder den. Vi er ikke så gode, som vi burde være, og derfor skal der restriktioner til.

Jeg kan i øvrigt tilslutte mig meget af det, som ministeren har sagt, og som den socialde-

mokratiske ordfører har sagt. Og det er jo ganske sjovt – og nogle vil måske grine drillende – at SF's fru Margrete Auken og CD's Arne Melchior er enige i et trafikspørgsmål. Det er jo ikke det, der plejer at kendetegne vores synspunkter i trafikdebatterne, men her er vi altså enige i alt væsentligt, i grundholdningerne og også i de fleste af metoderne, og det er der ikke nogen grund til at grine drillende af, for det har jo sin begrundelse deri, at det drejer sig om liv og førlighed.

Her er det altså, at al smålighed må vige, og derfor må jeg endnu en gang bede hr. Svend Heiselberg – jeg kan godt forstå, at han er bortgået herfra, formodentlig i ikke alt for højt løftet humør – om én gang til at gå i lønkammer med sig selv og overveje, om partiet Venstre – vi har jo en af dets andre fortrinlige trafikpolitikere siddende her, en mand, som oven i købet er professionel i faget, så jeg tror, at det må kunne lykkes – kan finde ud af, at kan vi bringe dødstallet ned i nærheden af nul, så er det vores forbandede pligt at gøre det, og så må vi bringe de ofre, som hører til at nå så langt.

Det bør hr. Jacobsen tænke over.

(Kort bemærkning.)

Ole Donner (DF):

Det var hr. Arne Melchior, der indledte sin ordførertale med at sige til mig, at hvis man er i et offentligt rum, må man finde sig i, at man kan blive overvåget. Det er jeg helt enig med hr. Melchior i.

Men det, jeg er modstander af, er simpelt hen, at man pr. automatik over hele Danmark f.eks. laver disse fotofartceller. Jeg har ikke noget imod, at man laver dem, jeg vil bare gerne have, at der bliver skiltet med dem, og hvis der bliver skiltet med dem, jamen så ved man jo, at nu kører man altså ind i et område, hvor man har risiko for, at der bliver klappet til.

De steder, hvor der så ikke er skilte, har man jo stadig væk risikoen for, at der dukker en betjent op og standser en. Men så synes jeg, retssikkerheden er tilgodeset, ved at man får forelagt den situation, at man altså har kørt så og så langt på så og så mange sekunder, og det giver en gennemsnitshastighed på det og det; så synes jeg også, at forholdene er i orden. Og jeg tror også på, at de mennesker, der bliver standset lige i nærheden af, hvor de bor, ikke har det så godt, så længe de står og bliver interviewet af en politimand i uniform.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Arne Melchior talte om den enighed, som er her i dag. Jeg tror også, der er enighed om spørgsmål vedrørende hastighed, bedre information.

Men der er en diskussion, som vi ikke har haft så meget fat i, det er selve trafikplanlægningen. Vi ved jo, at de fleste ulykker finder sted, når man blander fodgængere, cyklister og bilister, og så vidt jeg har forstået CD lige frem til denne stund, så er CD fortsat tilhængere af, at jo flere biler vi får ind i byen, jo bedre, jo flere biler vi får blandet sammen med fodgængere og cyklister, jo bedre, og dermed: Jo større risiko for ulykker, jo bedre.

Er det stadig væk den gamle hr. Arne Melchior, som vi skal trækkes med i dag, der giver grønt lys for flere biler i byerne og dermed større risiko for ulykker? Er den hr. Arne Melchior gået under jorden, eller lever han stadig væk?

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Vil hr. Arne Melchior støtte det forslag, som hr. Ole Donner lige kom med her fra talerstolen?

Hr. Ole Donner sagde, at hvis der nu bliver skiltet med automatisk hastighedskontrol, så kunne vi godt lave det over hele Danmark. Vil hr. Arne Melchior støtte det forslag?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Svaret er ja. Skiltning har jeg da bestemt ikke noget imod. På den anden side er det ikke nogen betingelse fra min side. Vi må vide, at der gælder regler, vi ved det, og vi skal overholde dem. Det behøver vi da ikke mindes om på hvert andet gadehjørne.

Så vil jeg sige til hr. Donner, at jeg har ikke noget imod automatik. Trafiklyset skifter jo også automatisk fra rødt til gult til grønt. Hvorfor må det ikke være automatisk? Jeg kan slet ikke forstå, at et omkostningsbevidst parti som Dansk Folkeparti synes, at man skal bruge tre betjente frem for at bruge noget maskineri, når resultatet er pålideligt, og det er det jo. Og vi har oven i købet 10 pct. rabat. Man får ikke bøde, før man har kørt mindst 10 pct. for stærkt. Det er da meget tolerant.

Og så vil jeg sige til hr. Kolstrup, at den gamle hr. Melchior lever og har det godt. Men han

får det skidt, når han skal høre på, at han mener, at jo flere ulykker, desto bedre.

Jeg synes, det er uartig snak. Jeg synes, det er en frækhed. Jeg synes, det er en frækhed, at en kollega, som jeg kender fra en anden side, opfører sig sådan over for mig. Jeg har ikke sagt, at jo flere biler til byen, desto bedre. Der skal komme de biler, som har lyst til at køre herind, det skal der være frihed til, og det skal der være parkeringspladser til, ellers dræber vi byerne. Men jeg finder mig ikke i at få revet i næsen, at jo flere ulykker desto bedre. Det er en grov uartighed, som jeg går ud fra jeg nu får en undskyldning for.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Det var i virkeligheden hr. Melchiors bemærkning om, at hr. Melchior ønskede dødstallet helt ned til nul, der får mig herop. Jeg konstaterer for det første, at jeg opfatter hr. Melchior sådan, at han opfatter trafik som et gode, som en behagelighed, det, at vi lader os transportere, og at vi bevæger os.

Så vil jeg spørge, om hr. Melchior kan nævne ret mange goder her i livet, ret mange af de ting, vi omgiver os med, ret mange af de behageligheder vi har, der ikke i et eller andet omfang medfører en risiko, forkorter vores liv, forurener miljøet osv. Og om det ikke alligevel er urealistisk og forfinet eller en sofistikeret holdning, at vi skulle have et så åbenbart attraktivt gode som at lade os transportere – og det er åbenbart det, vi danskere vil; jo flere penge vi har, jo mere vil vi lade os transportere – og så alligevel også tro, at vi skulle nå det mål.

Jeg mener selvfølgelig også, at enhver ulykke er én for meget. Men hvis man sætter sig den slags mål, så er man også udsat for store skuffelser i hvert fald. Det var bare det, om man kunne komme i tanke om andre goder, som på en eller anden måde ikke medfører risici; det tror jeg ikke er nemt.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

En kort bemærkning til hr. Arne Melchior: Inden hr. Arne Melchior støtter mit i gåseøjne forslag et hundrede procent, så vil jeg godt gøre opmærksom på den lille drilskhed, der kom fra hr. Erling Christensen, som sagde, jeg skulle have foreslået, at det skulle være overalt i Danmark.

Det har jeg ikke sagt. Jeg har sagt, at på de steder hvor der var sortpletbekæmpelser, og hvor det kunne være strategisk rigtigt, der kunne man måske lave sådan nogle fotoovervågninger, men hvis Dansk Folkeparti skulle støtte et sådan forslag, så ville det være under betingelse af, at der ville være en ordentlig skiltning, for ellers kunne man jo bare nede ved grænsen – hvis man skulle opfatte det, hr. Erling Christensen sagde sådan – skilte med, at i Danmark er der fotoovervågning. Og det ville vi absolut ikke være tilfredse med i Dansk Folkeparti.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Arne Melchior tilsigter givetvis ikke flere ulykker i det her land, men hr. Arne Melchior har dels nogle følelser og dels et rationale, et hoved, et køligt hoved. Og hr. Arne Melchior ved med dette kløgtige hoved, at når man blander biler, fodgængere, cyklist, og man har det udgangspunkt, at man gerne vil give grønt lys for flere biler i byerne – jamen er det så ikke korrekt, at så løber man en meget alvorlig risiko for, at der sker flere ulykker? Med eller uden parkeringshuse.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg hørte næsten undskyldningen, skønt jeg havde regnet hr. Kolstrup for large nok til at tage ordet i sin mund.

Jo, der er udmærkede måder at skille hård og blød trafik fra hinanden på. Det er klart. Derfor er jeg stor tilhænger af cykelstier, derfor er jeg stor tilhænger af motorveje. Jeg har været med til mange bevillinger og mange foranstaltninger og idégivninger i den retning. Det er vi helt enige om.

Men jeg mener altså ikke, at det er ladsiggørligt at forbyde biler i byer. Jeg mener, vi skal køre ordentligt, vi skal have nogle ordentlige veje. Parkeringshuse nævnte jeg kun, fordi jo mere vi kan stuve bilerne ad vejen, desto mindre kører de rundt og rundt i deres søgen efter en parkeringsplads.

Men i øvrigt så er det, hr. Kolstrup sagde, lidt i familie med det, hr. Ole M. Nielsen sagde. Det er da helt rigtigt, at der er ingenting, der er gratis. Og jo bedre tingene er, desto højere er prisen ofte. Og der er risiko, farer og en pris for næsten alting. Og jeg har ikke bildt mig ind, at det kan lade sig gøre at komme ned på nul.

Men hr. Ole M. Nielsen ved lige så godt som jeg, at det gælder om at sætte sig høje mål for at nå højt. Her skal vi altså sætte os et lavt mål, et rundt nul, og så se at komme dernedad, derhenad. Og det er det, vi har pligt til.

Vi kan ikke garantere nogen absolut sikkerhed. Vi vil gøre os umage for at lave regelsættet sådan, at sikkerheden er maksimal.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg synes, det vil være godt at få nogle ting på plads, for hvis hr. Ole Donner nu læser, hvad han tidligere sagde, og hr. Arne Melchior's svar, så må følgeslutningen vel også være, at når hr. Ole Donner siger, at det kun skal gælde for nogle og dermed ikke for andre, så er det vel ikke det, jeg har hørt, at hr. Arne Melchior er gået ind for.

Det, jeg forstod på hr. Ole Donner, er jo, at hvis moral er godt, så er dobbeltmoral dobbelt så godt, og det kunne hr. Arne Melchior måske vurdere også: Ligner det ikke meget det, som Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, var inde på?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er lige til diskussionen om, hvor mange ulykker, vi kan acceptere. Jeg tror, at hr. Arne Melchior – det vil jeg godt spørge om, han behøver ikke nødvendigvis at svare på det – vil være enig med mig i, at hvis vi ikke havde haft vores trafiksystem og han kom og skulle foreslå det og så sagde, at det har den hage ved sig, at det slår 500 mennesker ihjel om året og kvæster 16.000, ja, så tror jeg ikke, der var nogen bag det. Jeg tror, selv ikke hr. Ole Donner havde turdet foreslå, at man ville lave et trafiksystem med sådan en omkostning.

Hr. Arne Melchior burde prøve at forestille sig, at man kom og sagde: Vi har et vældig godt trafiksystem. Det giver en vældig masse komfort. Det har lige den ulempe, at det slår en ihjel om dagen. Jeg tror ikke engang, at hr. Arne Melchior's glæde over prisen for det her transportsystem ville være tilstrækkelig til, at han også kunne forsvare den omkostning, og det er derfor, det foreløbige mål for Færdselssikkerhedskommissionen heller ikke er tilstrækkeligt. Og vi er nødt til at komme ned på noget, vi kan være bekendt, så vi kunne tænke os; at vi faktisk ville gå ind for sådan et system, hvor vi kan være ulykkesomkostningen bekendt.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Til hr. Erling Christensen: Jo, der var da meget lighed mellem, hvad hr. Donner og hr. Heislerberg sagde. Det er vi enige om, og jeg har som sagt ikke noget imod overvågning landet over. Det mener jeg man må finde sig i, som jeg før har sagt, i almensikkerhedens interesse. Jeg skal ikke garantere for, at alle CD's stemmer vil gå ind for det. Det har vi ikke haft oppe i dagens anledning, men jeg kan, og et flertal kan sikkert.

Så vil jeg sige til fru Margrete Auken, at det samvittighedsspørgsmål har jeg stillet mig gennem hele mit liv. Hvis man, inden bilen var blevet opfundet, havde besluttet eller havde fået kendskab til et drab om dagen i et land af Danmarks størrelse – og det er jo desværre mere end et – ville vi så lade være at indføre det? Det er næsten ikke til at besvare. Det er et samvittighedsspørgsmål.

Jeg tror, vi alle er enige om, at vi ikke accepterer nogen ulykker og ikke noget tal på ulykker. Vi forsøger at bekæmpe dem. Det er jo ikke noget, vi bare accepterer, men vi må dog erkende, at de sker, men så må jeg altså også minde om, der altså også sker ulykker i den kollektive trafik. Der er jo efterhånden næsten ikke en uge uden en togulykke. Jeg er godt klar over, at det er færre, men der er også meget færre, der bruger den kollektive trafik. Hvis alle pludselig skulle til at bruge den kollektive trafik, så ville ulykkestallet sandsynligvis stige til noget i retning af det, vi har.

Så har vi altså dilemmaet og samvittighedsspørgsmålet: Skal vi blive hjemme livet igennem? Eller skal vi ud og bevæge os?

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil starte, selv om jeg godt ved, det er fuldstændig ureglementeret, med en kort bemærkning til hr. Arne Melchior, og bemærkningen skal gå på, at hvis alle, der i dag kører i bil, søgte over i den kollektive trafik, så ville den kollektive trafik bryde sammen, for det kan den overhovedet ikke klare. Så god er den desværre ikke. Men et af hovedmålene burde jo også i bekæmpelsesøjemed med hensyn til færdselsulykker være at opnå et sådan mål.

Men ellers vil jeg godt tage udgangspunkt et helt andet sted, nemlig i forebyggelse, for det er næsten ikke blevet nævnt i dag, at alt det, vi har stået og snakket om her, handler om forebyggelse.

I efteråret 1997 sad jeg og skrev på et oplæg til et 10-årigt forebyggelsesprogram for folkesundheden til den radikale folketingsgruppe. Det fik jeg igennem gruppen i januar 1998, og en af begrundelserne for programmet var, at jeg tog udgangspunkt i forskellige forebyggende tiltag, som virkelig havde hjulpet befolkningerne, vaccinationsprogrammer, lungesygdomme osv., og endelig en tredje ting: Færdselssikkerhedskommissionens redegørelse fra 1988, som har dannet udgangspunkt for det, vi også taler om her i dag, nemlig de mål, man sætter sig inden for en 10-årig periode og også når.

Dengang for 12 år siden satte man sig også et mål: 40 pct. skal tilskadekomstulykkerne nedbringes med. Det blev de ikke. Det blev kun til 30 pct., men den lille blå pjece, der ligger dernede på bordet, viser med al ønskelig tydelighed, at man er på vej i den rigtige retning.

Staten har gjort noget. Man har også gjort noget her i finansloven for år 2000. Der er nemlig blevet afsat penge til nogle trafikpuljer og nogle rådighedspuljer. Jeg er enig i, at man slet ikke har nået niveauet fra den borgerlige regerings tid med 200 mio. kr. om året til cykelstier. Det kan man selvfølgelig beklage, men lidt er jo bedre end slet ingenting, som der egentlig var lagt op til.

Og det, vi så står med i dag, er, hvordan man så skal prioritere de nye mål, og hvad er det så for nogle midler, man kan tage i brug? Vi hørte jo i ministerens tale, at der er fire vigtige indsatsområder her. Og når de er vigtige, så er det, fordi man ved, at det er i de områder, ulykkerne sker.

25 pct. af alle ulykker sker på grund af farten. Det er sagt mange gange i dag, at farten dræber. Andre 25 pct. af ulykkerne opstår, fordi en af parterne har spiritus i blodet; så er der cyklistulykker, og så er der særlige krydsulykker. Og når vi har sagt det, så må vi spørge: Hvad er det så for midler, vi skal tage i brug for at bekæmpe de her ulykker?

Nu har meget af debatten i dag jo drejet sig om, hvorvidt vi skal have fotofartfælder, eller om vi ikke skal have dem. Og for at tage det først, så vil jeg sige, at fotofartfælder jo er et middel til at bekæmpe for høje hastigheder.

Og hvis jeg nu skulle gøre det meget hurtigt, så ville jeg sige: Man behøver altså ikke køre ret meget for stærkt for at få en bøde. I dag er det altså ikke 10 km for stærkt, men kun en 3-4 stykker, og det bliver målt meget præcist med de her fotofartfælder, som i øvrigt bliver opstil-

let på udvalgte steder. Og selv om man udstrækker forsøget til hele landet, så vil de også kun blive opstillet på udvalgte steder, og der vil naturligvis, ligesom i dag, også blive skiltet med dem.

Jeg synes, man skal gøre det, og det samme synes den radikale folketingsgruppe. Det er ikke nogen pengemaskine. Det er et forsøg på at nå mål nr. 1.

Omkring spritulykker vil jeg så sige, at der har vi altså allerede nedsat spritpromillen til 0,5 fra 0,8. Det var der også nogen, der var imod. Jeg vil godt sige, at i Sverige, som stadig væk ligger under os i antal uheld, har man altså faktisk næsten en spritpromille på 0. Det har også været under overvejelse visse steder, at man skulle gøre det her. Det er i hvert fald et middel.

Så vil jeg særlig sige om spritulykker, at jeg ville ønske, at de holdningsændringer, der er sket i befolkningen omkring det at køre spritkørsel, også kunne brede sig til andre områder i trafikpolitikken, f.eks. hastigheden, sådan at man f.eks. ud over at ærgre sig gul og grøn over at få en bøde på 850 kr. for at køre 13 km for hurtigt, hvor der var skilte med 50 km, kunne sige til sig selv: Jamen jeg må ikke gøre det. Og så lade være med at gøre det næste gang og næste gang igen. For det er jo simpelt hen bare dårlige vaner, der får folk til at køre for stærkt. Og så er der nogle, der er umådelig vrede over, at de ikke bare kan trykke sømmet i bund og fare derudad.

Med hensyn til de to sidste, cykelulykker og krydsulykker, vil jeg så sige, at cykelulykkerne, som der er mange af, og hvor mange børn og bløde trafikanter er involveret, altså ikke kun kan bekæmpes ved at lave flere cykelstier. De må altså også bekæmpes med holdningsændringer hos cyklister. Jeg er somme tider bilist her i byen, og jeg møder indimellem nogle cykelbøller, der banker løs på mit tag og andre ting, og det er selvfølgelig, fordi de er pressede, og nu er jeg også presset, for den røde lampe lyser.

Til sidst vil jeg så lige oplyse forsamlingen om, at der er kommet et bilag til Trafikudvalget i dag. Det går ud på, at der nu også bliver lavet forsøg med rødkrydskørsel, og det bilag ligger i Finansudvalget. Det synes jeg man skulle tage positivt imod.

Søren Kolstrup (EL):

»Hver ulykke er en for meget«. Hvis det er målsætningen, så kan Enhedslisten fuldt ud tilslutte sig den. Men man kan selvfølgelig også lade sig nøje med en lidt mere begrænset målsætning: at undgå alle dræbte og alvorligt tilskadekomne i vejtrafikken. Det er den målsætning, som den svenske rigsdag har sat sig for øje. Her erkender man, at man ikke kan undgå ulykker i et samfund, der hærages af den eksisterende bilisme.

Jeg synes, der er et grundproblem, som ikke er blevet trukket helt klart frem i dag. Vi hører hele tiden under dække af kravet om stadig større mobilitet, at vi må udvide bilismen og dens grænseløse krav om stadig flere motorveje og mere asfalt og for øvrigt også en skænderig ødelæggelse af vore gamle byer. Men fordelene ved den nuværende form for mobilitet er for små i forhold til omkostningerne. Det er for Enhedslisten at se grundproblemet.

Det rører så ikke ved, at Enhedslisten er indstillet på at støtte ethvert forslag, der kan begrænse antallet af ulykker og skadevirkninger. Det drejer sig om nedsættelse af hastigheden ikke mindst i områder, hvor biler blandes med fodgængere og cyklister, og som det er blevet sagt i dag: Fart dræber. Og det drejer sig selvfølgelig også om passiv sikkerhed i form af cykelhjelme, sikkerhedsseler og lign. og den holdningsbearbejdning, der hører til her.

Jeg skal også sådan ligesom som en opsummering af debatten i dag påpege, at Enhedslisten er tilhænger af fotofartfælder. Vi har haft en diskussion om det, fordi vi er meget sårbare over for eventuelle retspolitiske argumenter, men vi har ikke fået dem, heller ikke fra Venstres side og da slet ikke fra Dansk Folkepartis side.

Jeg er også enig i de betragtninger, der er anført om hastighed. Den dræber, men dertil er også knyttet dårlige vaner, prestige og hele kulturen omkring »sømmet i bund«; det er væsentligt at få en sådan holdning bearbejdet og ændret.

Når det så er sagt, så har Enhedslisten ikke naive forestillinger om, at vi undgår dræbte og alvorlige trafikulykker, medmindre vi griber radikalt ind over for den vildtvoksende bilisme. Vi lever i en tidsalder, hvor vejtransporten tordner frem, mens skib og tog har stærkt vigende andele. Vi lever også i en tidsalder, hvor man bevidstløst fremmer kravet om mobilitet uden at se på omkostningerne herved.

Efter vor bedømmelse er tre grundlæggende reformer nødvendige for at skabe en mere varig trafikikkerhed: Begrænsning af trafikomfanget, først og fremmest gennem fredeliggørelse af vore storbyer. Og i den forbindelse har vi den ambition, når det gælder vore byer, at vi kan komme ned på nul dræbte og nul alvorligt tilskadede, og at vi kan gøre det hurtigst muligt på den måde, at bilen kommer ud af byen, som der er blevet lagt op til i den her forespørgsel.

Det andet forhold, hvor vi mener, der skal gribes ind, er gennem en begrænsning af trafikomfanget generelt, ikke blot uden for vore byer, og det sker så for det tredje gennem en styrkelse af den kollektive trafik og den kollektive transportandel af det samlede transportarbejde.

Endelig skal jeg nævne – det kan være, vi kommer ind på det senere i dag – at vi finder det nødvendigt med en række indgreb over for lastbiltrafikken; den udgør en forholdsvis lille del af det samlede transportarbejde, men er uhyggelig stærkt repræsenteret både i antallet af trafikulykker og i antallet af trafikdræbte. I den forbindelse skal jeg minde om den meget dystre sundhedsundersøgelse, som blev lavet for Sønderjyllands eksportchauffører i 1995. Og hvis man fortsætter de nuværende tendenser med mere konkurrence på gummihjul og flere lastbiler på vore veje, så kan vi risikere, at den meget dystre undersøgelse fra 1995 bliver endnu mere dystre.

Derfor er vores anbefaling, at vi foretager en lang række indgreb i forhold til den tunge trafik. Men det kan være, vi kan få lejlighed til at drøfte det senere. Så vores budskab er: Vi skal støtte alle de små forbedringer, alle de små informationer, holdningsændringer, men vi skal også gribe radikalt ind og begrænse den vildtvoksende bilisme, først og fremmest i vore storbyer.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil gerne sige tak til forespørgerne for denne her mulighed for at debatterer trafikikkerhed og især sige tak for ministerens besvarelse. Jeg må sige, sådan uden jeg i øvrigt skal give karakter til debattørerne, at jeg synes, ministerens besvarelse var noget bedre end debatten i almindelighed, men det er kun godt, at ministeren kan svare fornuftigt.

Så vil jeg sige, at der jo er grund til trods alt at glæde sig. Det er jo ikke så trist, som 500-dødstallet alene siger. Altså i forhold til

antal dræbte pr. kørt km i 1970'erne har vi vel reduceret med en faktor 6 eller noget i den retning. Det er jo ikke helt ringe, når det skal være.

Jeg synes også, det skylder at blive sagt, at når dødstallene ikke falder i de seneste par år, men dog heller ikke stiger, så er der dog den trøst i det, at trafikintensiteten trods alt er faldet, så det vil sige, at det stadig væk i forhold til antal kørte km går den rigtige vej.

Selvfølgelig er det ikke nok, men så er der, ligesom jeg var lidt inde på i debatten med hr. Arne Melchior, jo en hel del goder her i livet, der indebærer risici, har jeg lagt mærke til, og trafik er jo noget, vi mærkværdigvis frivilligt begiver os ud i med større og større lyst. Og man må jo nok sige, at nytten af at begive sig ud i den risiko, som trafikken er, jo er noget større end nytten af mange andre risici, vi tager. Men forskellen er måske i forhold til at ryge og drikke, at man i trafikken påfører andre en større risiko, end man gør ved at f.eks. ryge og drikke. Enhver ulykke er én for meget, det skal der ikke herske tvivl om at vi synes, men der er altså risici.

Jeg synes, at det her er et af de områder, hvor man kan benytte sig af alverdens statistikker og misbruge konsekvensberegningerne af dem. F.eks. den med, at en 3-pct.s minimering af farten skulle kunne sænke antallet af dræbte med 50. Det er ikke noget, der holder i virkelighedens verden, for der er nogle af de 500 dræbte, som overhovedet ikke påvirkes af den slags. F.eks. typisk de mange unge mennesker, der natten mellem fredag og lørdag og lørdag og søndag kommer ud for spritulykker. De lader sig jo ikke påvirke af fartovervågning eller noget i den retning. Så der er nogle ting, man ikke kan regulere med den slags.

Og de beregninger her anbefaler vel i øvrigt også minimering af farten i byområder, og det er jo dér, de mange ulykker sker, men det er ikke dér, de mange trafikdrab sker. De sker derimod i Jylland.

Og det har jo selvfølgelig nogle årsager. Det har noget at gøre med, at dér har man behov for at transportere sig langt. Vejene er forholdsvis tomme for biler, og så fristes man til at køre stærkere. Det er beklageligt, men det har måske også noget at gøre med, at man i Vestjylland kunne være kommet længere, hvis man havde haft nogle bedre veje, nogle mere trafiksikre veje. Motorveje er jo altså stærkt reducerende for trafikulykkerne.

Jeg har i øvrigt i mange år efterlyst, om man ikke kunne finde andre måder at lave trafiksikre veje på end motorveje. Altså vi mangler sådan et varieret udbud af veje, som ikke er nær så dyre at lave som motorveje, og som også kunne øge sikkerheden.

Så vil jeg tillade mig at nævne nogle ting, som faktisk ikke rigtig har været nævnt her. Den ene relaterer sig lidt til overvågning, som jeg måske heller ikke er så vild med. Hr. Melchior nævnte, at det jo også var overvågning, når politiet holdt i skjul. Det ønsker jeg såmænd heller ikke at politiet skal. Jeg vil meget gerne se politi på vejene. De må meget gerne have lov at holde inde i sidebanen eller på en rastepads eller køre fornuftigt frem og tilbage osv. Det ville være fornuftigt. Men jeg kan acceptere overvågning, når den altså tjener det formål at reducere.

Vi har et andet alternativt forslag: Det kunne være, at folk, der har begået alvorlige fartsyndere, skulle have en mærkat på deres bil, som skulle sidde i et års tid eller to, sådan at man her kunne se, at her kører virkelig en trafiksynder. Det tror jeg virkelig kunne have en præventiv virkning. Og man hænger jo folk ud på andre områder i vores samfund, så det kunne man også godt gøre her.

Så faldt jeg over en statistik, som virkelig siger mig noget. Det er en statistisk over antal personskader pr. 1.000 indbyggere fordelt efter alder og køn i 1996, der viser, at i 10-årsperioden fra 15-24 år for unge mænd er der tre gange så mange, der kommer til skade i trafikken, som der er i perioden fra 25 år og resten af livet. Det er jo virkelig en statistik, der siger noget om, hvor potentialet ligger henne for at gøre en indsats. Det ligger hos de unge.

Nu kan man selvfølgelig indvende mod den statistik, at det kan være, at det er, fordi de gamle kører de unge over. Det er jo selvfølgelig ikke så smart, hvis det er tilfældet. Og det kan der også godt være noget om, det må vi vist alle sammen erkende. F.eks. ved højresvingulykker kan det nemt være cyklisterne, som er de unge, det går ud over. Endelig er cyklister jo heller ikke fejlfri.

Men vi ved, at der er en meget, meget stor ulykkesrisiko for unge bilister i alderen fra 18-24 år. Vi ved også fra forsikringsselskaberne, at de opererer med nogle meget, meget høje præmier. Jeg siger det her, fordi man nok skal interessere sig mere for nogle meget målrettede indsatser i fremtiden i stedet for at plage de

almindelige, lovlydige borgere, som ikke laver de mange ulykker.

Og så har jeg endelig en helt anden specialitet. Jeg tror, at man skulle køre en kampagne for at få ældre bilister til at se æren ved og fornøjelsen af frivilligt at holde op med at køre bil. Det er et problem, man har i mange familier, at man skal have bedstefar overtalt til, at nu må han altså nok hellere holde op.

Jeg kender en familie, hvor sådan en bedstefar fik en lægeerklæring, som han gik på politistationen med . . .

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Nu tror jeg altså, tiden er gået.

Ole M. Nielsen (KRF):

Undskyld, hr. formand, jeg vil komme tilbage til det.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan godt beklage, at hr. Ole M. Nielsen kommer fra et så lille parti, at det kan knibe med at være med i Færdselssikkerhedskommissionens arbejde. Hvis hr. Ole M. Nielsen havde været med, havde han nemlig ikke holdt denne tale.

Vi har siddet og arbejdet meget, meget omhyggeligt med mange af de spørgsmål, som blev rejst af hr. Ole M. Nielsen, også om sammenhængen mellem hastighederne på landevejene og ulykkerne, og vi har altså konkluderet noget anderledes end hr. Ole M. Nielsen. Jeg tror ikke, det skyldes, at hr. Ole M. Nielsen ønsker at være uenig med Færdselssikkerhedskommissionen, men det er simpelt hen noget, det tager tid at arbejde sig igennem, og jeg vil godt sige her, at vi har set en dramatisk sammenhæng mellem hastigheden og ulykkernes antal på landevejene.

Jeg holder så meget af folk fra Ringkøbing Amt, at jeg gerne vil have, at vi gør noget, for at de skal overleve. Der er et dramatisk højt ulykkestal i forhold til indbyggerantallet i både Ringkøbing, Sønderjylland og Nordjyllands Amter. Det er meget slemt, og derfor skal vi gøre et eller andet ved det, og det er altså ikke et spørgsmål om, at der bare skal laves flere motorveje. Det er ikke dér, løsningen ligger, og de skal jo også være andre steder. Det afgørende er faktisk, at der er den klare sammenhæng, jeg nævnte, især når vi kommer ud dér, hvor det går rigtig hårdt for sig.

Kim Behnke (FRI):

Frihed 2000's ordfører er desværre optaget af et andet møde, så jeg skal på gruppens vegne komme med følgende betragtninger:

Hvis en trafikdebat skal gå under den overskrift, der hedder, at farten dræber, jamen så er der jo kun én eneste løsning, og det er, at vi slet ikke må benytte automobiler. Selv om vi sætter hastighederne yderligere ned, vil der fortsat være trafikdrab, og der vil være folk, der bliver kvæstet og kommer til skade, så indtil farten kommer ned på 0 km/t, vil der altid være nogle, som kan komme galt afsted.

I sin tid, da man fik de første automobiler, var det tvungent, at der skulle gå en mand med en lygte foran, så man kunne advare hestekøretøjer og andre om, at her kom der en automobil. Der var ikke så mange ulykker dengang, men til gengæld var ordningen heller ikke særlig effektiv, og derfor er vi nødt til at gøre os den overvejelse, at her er altså et hensyn at tage med hensyn til at få mennesker transporteret frem til arbejde, til private aktiviteter osv., og derfor så skal tingene kunne hænge sammen på en hensigtsmæssig måde.

Der er næppe tvivl om, at fremtidens løsninger bliver forskellige former for computerstyrede bilenheder og RUF-systemer, og hvad det ellers bliver kaldt på ingeniørernes tegneborde. Men før de løsninger er i stand til at blive et seriøst alternativ til de biler, vi kender i dag, er en af omkostningerne ved biltransport, at det kan gå galt, præcis som det er en omkostning ved flytrafik, at der er fly, der falder ned. Skibe kan også gå ned, og på anden vis kan de forskellige transportmetoder hver især fremvise forskellige former for ulykkesstatistikker. Derfor kan den afsluttende konklusion på en debat som denne ikke være den, at hensigten helliger det middel, at man lægger bilismen aldeles for had.

Opgaven er derfor at se på, hvilke metoder der kan benyttes for at få antallet af uheld bragt ned. Efter vores mening vil et af de væsentligste bidrag være at få forbedret uddannelsen af danskerne som bilister, og her tænker jeg ikke på, at de meget bureaukratiske og ikke særlig fremkommelige uddannelsesmetoder til at få et kørekort skal gøres endnu værre. Jeg tænker på de gode erfaringer, man har i en lang række af vore nabolande med såkaldte Learner-ordninger, altså L-ordninger, hvor man allerede fra en alder af 16 år må føre bil, hvis der ved siden af sidder en person, der har kørekort. Den erfaring og den rutine, bilisten kan opnå allerede i de

unge år, kan være med til at nedbringe antallet af helt unge trafikofre.

Så har vi et forslag, som blev fremsat for mange år siden, men jo desværre ikke nød fremme dengang. Det er et forslag om, at kørekortet udformes som et klippekort, og når man har mistet et vist antal klip, gælder kørekortet ikke længere, og så er man pligtig til at få det fornyet.

Når alt kommer til alt, handler det jo i langt højere grad om, at man lærer at gebærde sig ordentligt i trafikken, end om man kører 5 eller 7 km hurtigere end det, der står på en tilfældigt opsat færdselstavle. Men med de eksempler, der har været fremme i pressen på det seneste, hvor politiet på stærkt befærdede omfartsveje osv. opsætter disse fotofælder, er det vores opfattelse, at ordningen bliver misbrugt. Fotofælderne skal opsættes de steder, hvor der er en reel mulighed for at få begrænset antallet af trafikuheld, og ikke blot de steder, hvor et vist antal bilister i myldretiden alle sammen pr. refleks og pr. forventning kører lidt for hurtigt og dermed kan bidrage til statskassen, for så får ordningen karakter af at være brugerbetaling for at køre lidt for hurtigt.

Endelig har vi et forslag, som jo skal behandles lidt senere i dag, og som kan være med til at beskytte nogle af de allerblødeste trafikanter, nemlig rulleskøjtebrugerne, når vi kan få dem op på cykelstierne.

Til sidst vil jeg sige, at noget af det, der kan være med til at nedbringe antallet af trafikuheld i byområderne, også er, at trafikstyringen bliver mere hensigtsmæssig. Alt for mange steder har trafikreguleringen karakter af at være – tillad mig udtrykket – chikane, hvor det overordnede mål er at få bremset et fornuftigt trafikflow. Der er en overordnet regulering af lyskurvene, som betyder, at der ikke bliver et hensigtsmæssigt flow, og når folk er den sidste, der lige skal med over for gult lys, og den første, der skal over for grønt lys, får man de hasarderede situationer. Derfor er det vores opfattelse, at man skal have en mere hensigtsmæssig afvikling af trafikken i byerne, så den flyder nemmere, og så holder folk også de hastighedsgrænser, der nu findes, fordi de simpelt hen ikke kan køre hurtigere end bilen foran.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg har først nogle enkelte kommentarer til nogle af ordførernes bemærkninger.

Den første er til fru Margrete Auken, som i sin afsluttende bemærkning i sin indledende tale sagde noget om det forskningsinstitut, som jeg planlægger at etablere ved at flytte rundt på nogle af de ressourcer, vi allerede bruger på forskningsområdet i Trafikministeriets regi. Jeg vil her gerne understrege, at ærindet er at styrke forskningen, ikke at forringe forskningen. Det gælder også på trafikikkerhedsområdet, og jeg er overbevist om, at den model, vi nu etablerer, også vil få det resultat.

Så vil jeg gerne fremhæve det, hr. Erling Christensen nævnte i sit indlæg om det personlige ansvar, for det er jo klart, at trafikikkerheden starter sådan set hos den enkelte trafikant, uanset om man er fodgænger eller cyklist eller bilist. Hvis man selv udviser en ansvarsbevidst adfærd i trafikken, kan man bidrage til at forhindre og forebygge ulykker i stedet for med en aggressiv adfærd at være med til at øge risikobilledet i trafikken. Det er i virkeligheden utrolig vigtigt, at den enkelte selv er bevidst om fra første færd i trafikken, at man selv kan være med til at gøre en forskel.

Så til hr. Svend Heiselberg: Det var jo en farlig masse løfter, der var i indlægget fra hr. Svend Heiselberg, og nu tror jeg, jeg vil gå hjem og regne lidt på, hvad det egentlig koster, især de mange nye motorveje. Det er jo også lidt interessant, for hvis vi ser på, hvor det er, ulykkerne sker, er det jo rigtigt, at motorveje er sikre veje. Men al trafik kan jo ikke afvikles på motorveje, og når vi ser på, hvor det er, ulykkerne faktisk sker, er det jo i høj grad i bymæssig bebyggelse, og jeg går da ud fra, at heller ikke Venstre mener, at vi kan løse problemerne i byerne ved at bygge nogle flere motorveje.

Det er jo ikke et enten-eller. Det er jo et både-og, både de sikre, overordnede veje og en fornuftig tilrettelæggelse af arbejdsdelingen mellem de forskellige transportformer i byområderne. Her synes jeg, det er vigtigt, at vi nu har styrket Vejdirektoratets muligheder for sammen med kommunerne og amterne at finansiere sortpletbekæmpelse og cykelstier i de lokale vejnet, så statens penge ikke alene bliver brugt på statens veje, men at det også er blevet statens opgave at gå ind i arbejdet i fællesskab med kommunerne.

Med hensyn til hvordan pengene bruges, og hvor man får mest sikkerhed for pengene, skal der nok også være nogle proportioner i det, og det fører mig så videre til det næste, hr. Svend Heiselberg nævnte, nemlig at det med, at man

kører 10 km/t for meget og så bliver snuppet, er helt ude af proportioner. Jeg synes, hr. Svend Heiselberg skal være opmærksom på det, som også hr. Erling Christensen nævnte i en af de korte bemærkninger, at hvis vi havde den situation i dag, at de fartgrænser, vi har, blev respekteret, ville det med ét slag spare 100 menneskeliv om året. Derfor er det altså ikke hensigtsmæssigt, at man ligesom prøver at negligere eller overse virkningen af hastigheden, for det er jo rigtigt, som en række ordførere har citeret her i dag, at farten dræber. Det er et faktum, som også hr. Arne Melchior nævnte.

Så vil jeg gerne komme med nogle få bemærkninger om automatisk hastighedskontrol, som jo har været diskuteret ivrigt her i forbindelse med forespørgslen. Det er et forsøg, der er sat i værk, og det er sat i værk på nogle ganske bestemte præmisser. Der er efter alle kunstens regler udvalgt nogle områder og nogle strækninger, hvor denne overvågning finder sted med kamera. Man fotograferer dem, der kører for stærkt på de givne strækninger, og det er behørigt skiltet, sådan som der også har været almindelig tilslutning til. Forsøget er ikke færdigt, det kører i seks politikredse, og det er færdigt omkring den 1. april. Derefter vil der ske en evaluering, og jeg har en forhåbning om, at vi får resultatet af evalueringen før sommerferien, og at vi på den baggrund kan spørge Færdselssikkerhedskommissionen og andre, der har erfaring på området og arbejder med færdselssikkerhed, hvad de mener om det.

Jeg har selv den vurdering, at såfremt det viser sig, at den automatiske hastighedskontrol med fotoovervågning rent faktisk har haft en gavnlig virkning og dermed har reduceret ulykkestallet i de områder, hvor den er foregået, bør det være et værktøj, vi kan give politiet i hænde. Men det skal selvfølgelig stadig være et blandt flere andre, det skal jo ikke være det eneste eksisterende værktøj.

Som flere ordførere har sagt, mener jeg også, det er vigtigt, at vi har et synligt politi i gadebilledet som endnu et værktøj, vi i givet fald kan bruge i bestræbelserne på at bekæmpe ulykker. Jeg har ikke nogen forventning om, at hele Danmark skal blive ét stort fotoovervågningsområde, systemet skal bruges med omhu og lige præcis bruges til at forebygge ulykker, sådan som det også er tanken. Men vi skal selvfølgelig drage den lære, hvordan vi får mest ud af det, og hvordan vi bedst muligt kan bruge denne type teknologi til at fremme vores i øv-

rigt fælles sag, nemlig at bekæmpe ulykker i trafikken.

Så vil jeg vende mig til noget, som hr. Ole M. Nielsen havde med i sit indlæg, nemlig en mere målrettet indsats og unge mænds ulykkesfrekvens. Jeg nævnte kort i mit svar på forespørgslen, at jeg har sat en arbejdsgruppe i gang med at se lidt nærmere på, hvad vi egentlig kan gøre for at hjælpe de unge mænd til at køre mere fornuftigt, for de er meget stærkt overrepræsenterede i ulykkestallene, og derfor må vi gøre et eller andet. Jeg mener faktisk, at hr. Ole M. Nielsen har ret i det synspunkt, at man ikke skal genere alle bilister med et virkemiddel, hvis det i virkeligheden er en ganske bestemt målgruppe, man skal have fat i. Det kan godt være, at en mere målrettet indsats over for denne målgruppe kan være mere virkningsfuld, og det kan også godt være, vi skal lade os inspirere af hr. Kim Behnkes idé om et klippekørekort til unge mænd, så det bliver sådan, at hvis de kører hasarderet nogle gange, skal de op til en ny køreprøve eller have noget mere køreundervisning eller nogle andre ting. Jeg har ikke lagt mig fast på, hvad der skal ske, men et eller andet bør der ske på dette område, og derfor har jeg som sagt nedsat en arbejdsgruppe.

Så vil jeg gerne kvittere for den generelle opbakning til den trafikikkerhedsmæssige indsats. Det er nemlig utrolig vigtigt, at der så bredt i Folketinget virkelig er vilje til i en eller anden udstrækning at fortsætte en meget ihærdig indsats for at nedbringe ulykkestallet i trafikken, og det er også glædeligt at notere, at man koncentrerer sig om de fire meget vigtige områder: hastighed, spritkørsel, cyklister og ulykkerne i vejryds. I den sammenhæng vil jeg også gerne fæstne mig ved de mange ordførere, som har været inde på kampagnebehovet. Bl.a. har fru Margrete Auken nævnt behovet for en selek kampagne, hr. Donner nævnte, at kampagner virker, og at det er vigtigt at lave kampagner, og han nævnte også en række eksempler på, hvad man kan gøre for at få bedre sikkerhed i trafikken ved hjælp af kampagner.

Hr. Arne Melchior nævnte holdningsbearbejdning som et meget væsentligt element, og fru Vibeke Peschardt nævnte, at hvis man kunne få den adfærdændring, der er sket med hensyn til spritkørsel, til at slå igennem med hensyn til hastighedsoverskridelser, var meget vundet. Jeg er meget enig i, at vi har brug for fortsat at iværksætte kampagner og måske også i højere grad målrette og variere dem, så vi kan

nå ud til flere med kampagnerne, end det indtil nu er lykkedes for os.

Så vil jeg gerne sige, at for regeringen handler det sikkerhedsmæssige arbejde også om, at samtidig med at vi gerne vil have mest mulig mobilitet for alle for de færrest mulige ressourcer, skal vi også sikre, at det sker med færrest mulige konsekvenser, både for miljøet og i høj grad også for sikkerheden. Derfor har vi også denne overordnede vision, som er drivkraften i det hele, nemlig at hver ulykke er en ulykke for meget.

Endelig vil jeg gerne kvittere for Færdselssikkerhedskommissionens arbejde og for kommissionsformandens indsats på dette område. Vi har Færdselssikkerhedskommissionen til at hjælpe os med at få sat de mere konkrete mål og anvise de mere konkrete virkemidler, der kan tages i anvendelse. Jeg synes, det er fremragende, og jeg vil gerne understrege, at det er helt afgørende, at vi har så mange aktører og medspillere på dette felt, hvis opgaven i virkeligheden skal lykkes.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Ole M. Nielsen for en kort bemærkning – eller var det som ordfører? Som ordfører, men så er det først fru Margrete Auken.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne først takke for debatten.

Hvis man har bemærket det, har vi ikke pisket rundt og lavet arrangementer med vedtagelser. Jeg besluttede, at jeg ikke ville være den, der satte det i værk, fordi jeg mener, at her må det dreje sig om, hvorvidt ministeren i de måneder, der kommer, vil vise, at der er mod og vilje til at gå i gang med at gøre nogle ting.

Man vil komme til at genere stærke grupper, og det vil vi komme til at opleve. Men de stærke grupper er altså ikke nødvendigvis flertallet, og det er meget morsomt, når vi undersøger flertallets holdninger i forhold til de stærke grupper. Som hr. Erling Christensen citerede før, har f.eks. holdningen til fotofartfælderne ændret sig meget. Nu er 75 pct. af trafikanterne tilhængere af dem, og jeg synes, det er mægtigt rart, at vi kan have et system, som virker på den måde, at man holder sig fri af det, hvis man bare opfører sig ordentligt, for det er jo et godt system. Det drejer sig altså om at turde lytte til færdselssikkerhedskundskaben og gå op imod lastbilchauffører, vognmænd og indimellem taxachauffører, og hvad der nu måtte være af

folk, der lægger et hårdt pres på os for at få lov til at får lidt mere plads til hensynsløs kørsel.

Jeg vil også godt sige lidt om holdningerne. I går hørte jeg De Konservatives formand sige, at det gjorde ikke noget, fordi man kørte lidt for stærkt. Kunne man forestille sig De Konservatives formand sige: Bare fordi man har fået et glas for meget, skal man ikke sættes fast, for det spiller altså ingen rolle, de fleste mennesker kører glimrende, og der sker ikke noget. Jeg har mange gange kørt med et glas for meget, og det er der faktisk mange mennesker der har, og det sker der som regel ikke noget ved. Så kæreste venner: Skal man knaldes af den grund? Jeg tror, de fleste af os ville sige: Ja, det skal man! Men jeg kan fortælle, at for få år siden, altså i min ungdom, var der den samme holdning til spritkørsel, som der i dag er til, at man bare kører lidt for stærkt.

Jeg kan huske en person – jeg vil ikke sige, hvem det var, men det var en, der arbejdede med færdselssikkerhed – som sagde i fjernsynet, at vi kører jo alle sammen lidt vildt, og så spurgte jeg ham, om han kunne forestille sig, at han ville sige, at vi kører jo alle sammen spritkørsel indimellem. Det er da et forfærdeligt signal, at f.eks. De Konservatives formand siger, at det er o.k. at lave lidt småovertrædelser af hastighedsgrænserne, og jeg vil håbe, det snart er sidste gang, vi skal høre folk, der skal tjene som forbillede for andre, omtale den slags forbrydelser som ligegyldige, og at vi i stedet kan glæde os over, at den holdning, vi har fået til promillekørsel, kan vi snart også have med hensyn til hastighedsovertrædelser.

Jeg synes, vi har fået nogle meget klare tilkendegivelser i debatten i dag – bedre end dem, vi har fået før – og jeg håber, de også vil afspejle sig i løbet af kort tid i de ting, der rent faktisk bliver gjort. . . Jeg har da 10 minutter . . . ? Nå, har jeg kun 5? Jeg mente, jeg havde mere. . . Ja, nu bliver jeg helt forvirret, men jeg vil også sige noget om det med de unge mænd.

Vi diskuterede det faktisk i Færdselssikkerhedskommissionen ved det sidste møde, og det er altså meget svært at lave nogle regler, der kun gælder for én gruppe. Jeg tror godt, vi kan lave nogle fornuftige regler, som sigter mod én gruppe, men det må ikke være sådan, at vi siger, at far og mor må godt gentagne gange begå grove forbrydelser, men børnene må ikke. Den går altså ikke.

Man kan lave et forsøg, og noget af det, vi drøftede, var, at der f.eks. indføres en prøveperiode de første 2-3 år efter, at man har fået kørekort. Den vil sandsynligvis ramme rigtigt, for de, der kører pænt, vil jo ikke blive mobbet af den. Men vi kan bare ikke sige, at der er nogle forbrydelser, der skal være tilladt for nogle og ikke for andre, og jeg tror faktisk også, domstolene ville få et mindre bommeslag, hvis vi kommer med sådan et forslag.

Jeg vil godt sige til en af dem, der har været mest afvisende over for vores forslag, nemlig hr. Kim Behnke, at præcis den idé med klippekortene synes jeg, vi skal undersøge en gang til, for her kunne vi godt ramle ind i uopfindsomhed i Justitsministeriets Lovkontor. Jeg er ikke afvisende over for at prøve at kigge på den idé en gang til. Man har jo arbejdet med den andre steder i verden, og man kunne jo bare sige, at i de tilfælde, der skulle medføre sanktioner af et større omfang, skulle der ske politianmeldelse, så vi får politiet ind i billedet det rigtige sted på det. Jeg kunne forestille mig, man kunne gøre det på den måde.

Så er der forskningen, og jeg vil i hvert fald godt sige, at jeg er helt sikker på, at ministeren ikke ønsker, at forskningen skal svækkes. Men den kan sagtens blive det, for jeg er ikke sikker på, at der er sat ressourcer nok af til, at man både kan klare den trafikplanlægning, som ministeren har lagt i forslaget, og koncentrere sig om forskningen. Der mangler masser af forskning, og den skal foretages af kompetente personer. Vi skal ikke have jurister og økonomer siddende i ledelsen af forskningsdelen, det skal være folk, der har forstand på tingene.

På f.eks. hele cykelområdet er der stadig store områder, hvor der er blanke pletter, og det skal der også gøres noget ved. Vi ved for lidt om, hvorfor det går galt for cyklisterne. I alt for stort omfang er det f.eks. de pæne kvindelige cyklister, der kører ordentligt, som bliver kørt ned, hvorimod de, der kører på en rådden måde, har hele alarmapparatet ude og undgår . . .

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Man skal aldrig vende ryggen til formanden, og taletiden er udløbet.

Margrete Auken (SF):

Det er synd, og det må formanden meget undskylde. Det skal ikke gentage sig.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):
Jeg skal for god ordens skyld gøre opmærksom på, at i anden runde har man som ordfører 5 minutters taletid.

Erling Christensen (S):
Ministeren nævnte bl.a. den enkelte trafikants måde at bevæge sig på i trafikken. Det er også noget afgørende, og vi ved fra tidligere undersøgelser, at en stor procentdel af ulykkerne skyldes u hensigtsmæssig færden i trafikken.

I den forbindelse nævnte ministeren de unge trafikanter, som jo har et højt ulykkestal, og der blev nævnt muligheden for at indføre et klippekort, som er en interessant idé. Nogle har også nævnt kørekort på prøve og sådanne ting.

Jeg vil ikke være afvisende over for klippekortmodellen, men jeg vil godt sige, at det skal ikke være formålet, at man tager kørekortet fra de unge. Formålet skal være at gøre dem til bedre bilister, og at de kan gå op til en kontrollerende køreprøve, for vi skal ikke gøre de unge kriminelle. Men vi skal gøre de unge til bedre bilister, og vi skal i det hele taget forbedre trafikmoralen.

Efter de sidste par dages pressede debat og også efter debatten her i dag i Folketinget synes jeg, der kunne være god anledning til at diskutere forbedring af moralen, men ikke – som nogle partier her i dag har ønsket – at lave en selektiv retspolitik, hvor sanktionerne er afhængige af, hvem der begår lovovertrædelserne. Når formanden for et lov- og retparti som De Konservative kan udtale sig, som han har gjort i pressen de sidste par dage, synes jeg, det er meget problematisk. Man lader faktisk populismen overdøve sine grundholdninger. Det havde jeg måske nok forventet af andre partier, men da ikke af De Konservative – måske af Venstre – og jeg synes nok, De Konservative er gået meget langt over strengen i de sidste par dages debat.

Lad mig så vende mig til noget positivt: Når vi diskuterer automatisk hastighedskontrol, synes jeg, det er dejligt at kunne konstatere, at en undersøgelse viser, at de adspurgte trafikanter giver udtryk for, at det er fint med automatisk hastighedskontrol. I 1997 var 50 pct, for, mens en tredjedel var imod, men 2 år efter, i 1999, var to tredjedele for og kun en fjerdedel imod.

Det kan godt være, at De Konservative og Venstre har ondt i moralen, men det har alle danskere altså ikke. Dobbeltmoral afsløres heldigvis, og det håber jeg også vil ske i denne sag.

Det er i hvert fald den holdning, som et stort flertal af danskerne har, som er Socialdemokratiets udgangspunkt, også i fremtidens færdsels-sikkerhedspolitik.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):
Så er det hr. Svend Heiselberg som ordfører, og jeg skal lige for en sikkerheds skyld kort gøre opmærksom på, at ordføreren for forespørgerne har 5 minutter her i anden omgang, og parti-ordførerne har 3 minutter. Så tror jeg, det hele er på plads.

Svend Heiselberg (V):
Jeg tror, hr. Erling Christensen skal vare sig for at tro på de opinionsmålinger, som hr. Erling Christensen henviste til. Jeg ved jo, at hr. Erling Christensen og hans parti i mange andre henseender ikke ret gerne vil tro på opinionsmålinger, så det vil nok også være klogt at være betænkelig i dette tilfælde.

Ministeren sagde, at det er mange forslag, som Venstre er kommet med, og at de ville koste mange penge. Ja, det er nok rigtigt, at de vil koste noget, men vi har heller aldrig sagt, at vi ikke vil være med til at bekoste noget for at få en bedre trafikikkerhed. Det vil vi nemlig meget gerne, og det er også derfor, vi har sagt, at der i større udstrækning skal bygges motorveje, både af hensyn til trafikikkerheden og af hensyn til miljøet. Men her har ministeren og venstrefløjen jo den ideologiske opfattelse, at det skal man ikke, og så betyder menneskeliv jo ikke så meget, når bare man kan undgå at få motorveje.

Men vi mener altså, at der skal bygges motorveje, både af hensyn til erhvervslivet, miljøet og trafikikkerheden. Og som jeg også har sagt tidligere, er det jo sådan, at bilisterne gennem store afgifter betaler ca. 40 mia. kr. om året, så derfor er der god grund til og gode muligheder for, at vi kan give trafikanterne ordentlige forhold. Det mener jeg de har krav på, og det har de også betalt for.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):
Jeg vil lige kort bede om ordet, fordi jeg synes, at Venstres ordfører afslørede sig eklatant i sin bemærkning til mig. Det er udtryk for manglende holdninger og moral, når man ikke svarer på, hvad der bliver spurgt om, og når man forsøger at vige udenom og forsøger at gøre sig munter med opinionsmålinger. Men så forstår

jeg måske også bedre, at der er så stille i Venstres gruppe, når man ser de politiske opinionsmålinger i dag.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):
Så er det hr. Helge Adam Møller som ordfører.

Helge Adam Møller (KF):

Jeg synes også, det har været en god og spændende debat, og jeg savner heller ikke en vedtagelse.

Flere har været inde på det personlige ansvar. Det har ministeren, det har Socialdemokratiet og Kristeligt Folkepartis ordførere og sikkert også adskillige andre. Det er også det, man har prøvet at udtrykke i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan med ordene: Trafiksikkerhed starter med dig.

Det er jo let at sige, at det begynder med en selv, og at alle de andre så kommer bagefter. Men det er sværere at ændre holdninger, og de ting, vi lægger op til, sker i erkendelse af, at hvis vi kunne ændre holdningerne til trafiksikkerhed – både vore egne og alle andres – opnåede vi langt, langt mere end bare ved at udføre kontrol, kontrol og kontrol.

Vi ved jo alle sammen godt, at der er to ting, der får folk til at ændre opfattelse ude i trafikken. Den ene er, hvis man er angst og bange for at blive snuppet af en politimand og få en ordentlig bøde eller det, der er værre, nemlig miste kørekortet. Det virker afskrækkende, og det kan vi ikke undvære.

Det andet, der virker endnu bedre, er selvfølgelig, hvis trafikanter selv af egen overbevisning kører efter reglerne, fordi de synes, det er fornuftige regler, hvad enten det er at spænde sikkerhedsselen, ikke køre med sprit i blodet eller overholde hastighedsgrænser.

Den holdningsændring, vi skal skabe, er jo i virkeligheden kun lykkedes på ét område, nemlig det med spritkørsel. Det er trængt igennem hos det store flertal, at det gør man faktisk ikke. Fordi man synes, det er socialt uacceptabelt, holder man reglerne, og ikke først og fremmest, fordi folk er bange for at blive hugget.

Skal vi indføre den samme holdningsændring til sådan noget som selebrug og hastighed, så bliver vi altså efter min mening nødt til at føre nogle kampagner, som dels er mere omfattende end hidtil, dels også nok er meget mere aggressive og barske, end vi har været vant til.

Lad mig slutte med at nævne en kampagne, som jeg selv har set de har kørt i England ved-

rørende brug af sikkerhedssele. Det var lige så dårligt derovre, som det er i Danmark. Man ser en mor, den store datter og en søn komme ind i en almindelig lille familiebil. Moderen sætter sig ved rattet, datteren ved siden af og sønnen lige bagved. Mor og datter spænder sikkerhedsselen, sønnen gør det ikke. Så kører bilen. Så kommer der en kæmpe stor lastbil i bakspejlet, og så kommer det på skærmen: »Døden kommer bagfra«. Men de kører videre i solskinet, lastbilen kommer nærmere, og det kommer igen: »Døden kommer bagfra«. Og så tænker man: Hvad sker der nu?

Så pludselig er der en varevogn, der kører ud fra en sidevej. De kører direkte ind i varevognen, og moderen og datteren foran bliver holdt tilbage af sikkerhedsselen, men sønnen, som sad bag moderen og havde glemmt at spænde sikkerhedsselen, bliver kastet frem med en vægt på 3 t og rammer moderen i ryggen. Hendes sikkerhedssele brister derved, og hun bliver kastet ud gennem forruden og er død på stedet. Døden kom bagfra.

Ugen efter var der dobbelt så mange i England, der brugte sikkerhedssele, som ugen før.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det er lidt svært at være polemisk over for en dygtig formand for Færdselssikkerhedskommissionen, som samtidig er repræsentant for De Konservative, men det billede, som hr. Helge Adam Møller bragte frem her til sidst, kunne man måske også bruge, når hr. Helge Adam Møller starter med at sige, at bedre trafik, færdselsmoral, det starter med, at du selv ændrer holdninger.

Vil hr. Helge Adam Møller så gøre en indsats hos De Konservative for at få ændret holdninger? For at ændre holdning hos den konservative formand? Hvad vil sådan en kampagne koste at gennemføre for De Konservative? Kunne man lave sådan en kampagne, som hr. Helge Adam Møller nævnte her til sidst? Skal der så voldsomme midler til for at bringe De Konservative tilbage til det, jeg troede, de var, nemlig sådan et lov og ret-parti, hvor man overholder loven?

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg blev jo afbrudt før, ikke af utidig indblanding af formanden, men af den her røde lampe, som jeg ikke har respekt for. Det er altså hel-

digvis ikke alle røde lamper, jeg har så lidt respekt for som den her på talerstolen. Så havde jeg jo i hvert fald ikke kunnet være det bekendt. Jeg håber, det går her.

Men jeg blev afbrudt i min historie om de ældre. Det var altså historien om en ældre mand, som absolut ikke var tjenlig til at få en frisk lægeerklæring til at køre bil på, men som fik sådan en lægeerklæring ukritisk, og så gik han til politiet og fik sit kørekort fornyet. Først da ringer en pårørende til lægen og spørger forarget, hvordan det kan gå til.

Lægen sagde, at det syntes han ikke rigtig han kunne gøre noget ved. Han formodede, at politiet tog stilling til sådan en sag. Så ringede den pårørende til politiet, og der sagde politiembedsmanden, at de ekspederede bare de sager, der kom forbi dem. Det kunne de ikke tage sig af.

Det får mig til at sige, at det var jo måske ganske billigt at gøre en indsats over for læger og over for politiembedsmænd, så de forstod, at de virkelig havde et ansvar i den sag der. Den er måske kun marginal for dem, for det er såmænd ikke de ældre, der laver enormt mange ulykker, men alligevel. Jeg synes, det er så forkasteligt og så uforvarsomt, at folk, der sidder der og får penge for det – og lægen får sikkert sin betaling for sådan en lægeattest – ikke føler noget som helst ansvar. Jeg tror desværre, det er helt almindeligt.

Noget andet er, at det også kunne løse nogle familiære problemer mange steder, når man skal have de ældre til at forstå, at de ikke længere skal køre bil.

Jeg tror faktisk, at der kunne gøres en indsats med en kampagne, der kunne gøre de ældre opmærksom på, at der er mere ære i at holde op med at køre i tide end at køre så længe som muligt, som mange faktisk tror, selv om naboer siger: Jamen det er da også forfærdeligt, at han der kører bil endnu, det er han slet ikke egnet til.

Jeg tror godt, man kunne lave sådan en eller anden kampagne, der kunne gøre noget ved det lille problem der.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg har kun en enkelt bemærkning, og det er sådan set i relation til det, som hr. Ole M. Nielsen nævner her til sidst om de ældre trafikanter. Vi kan jo se i statistikken, at også de ældre trafikanter er overrepræsenteret i ulykkesstatistik-

ken, slet ikke tilnærmelsesvis som de unge mænd, men der er alligevel en stigning i deres repræsentation i ulykkesstatistikken. Derfor har jeg også på det her område nedsat en arbejdsgruppe, i øvrigt efter inspiration fra Færdsels-sikkerhedskommissionen, som ser på, hvad man kan gøre på det her område.

Samtidig har sundhedsministeren etableret en lille gruppe, der skal se på, hvordan man lægeligt skal tage stilling til, om folk er egnede til at køre bil, også efter de er blevet 70 år. Der prøver vi altså på nu at overveje, om det i virkeligheden skal være andre dele af sundhedssystemet, der skal tage stilling til det spørgsmål, og om den privatpraktiserende læge i virkeligheden ikke er så egnet til lige præcis at løse den opgave, fordi det måske kan være lidt nært på med en patient, man har haft igennem mange år, og som man måske helst ikke vil genere ved at tage kørekortet fra ham.

Jeg tror da, der kan være noget om, at man kan forsøge at gøre det til en æressag, at man holder op med at køre bil i tide, men det er måske rigtig, at vi kigger lidt på, hvad det er for et lægeligt system, der i virkeligheden forholder sig til det her spørgsmål.

Jeg kan også oplyse, at der er nogle forsøg i gang, bl.a. i Sønderjyllands Amt, som vi støtter fra Trafikministeriets side, og som også tager sigte på at udvikle nogle metoder til, at man kan identificere de bilister, som bør af med kortet, fordi de ikke længere er egnede til at færdes i trafikken.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 172: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forhøjelse af hastighedsbegrænsninger på motorveje og motortrafikveje for lastbiler, personbiler og motorcykler med tilkoblet påhængskøretøj).

Af Erik Jacobsen (V), Kaj Ikast (KF), Klaus Kjær (DF), Arne Melchior (CD) og Thorkild B. Fransgaard (FRI).
(Fremsat 25/1 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.