

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Den her debat har i hvert fald på ét punkt skabt en meget vigtig afklaring, nemlig at regeringen både er til hvide tog og til S-tog, og at S-togs-løsningen bliver et supplement og udelukkende et supplement.

Men så må jeg stadig væk fastholde, at jeg synes, det er meget forkert af regeringen, at man har skrevet det, man har skrevet i bemærkningerne, for det frister til forkerte tanker hos nogle mennesker; det er ikke blot SF og Enhedslisten. Jeg kan konstatere, at en lang række folk uden for den her sal også har tolket bemærkningerne på side 4 sådan, at regeringen i virkeligheden lureder på at reducere antallet af regionaltog. Det er selvfølgelig meget trist, at folk kommer på sådanne tanker, men så er det regeringens opgave at tydeliggøre den måde, hvorpå man kommunikerer med os og med befolkningen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Jytte Andersen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 222: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Frakendelse af kørekort ved overtrædelse af hastighedsbegrænsninger skærpes).

Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).
(Fremsat 6/4 2001).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil da gerne takke forslagsstillerne for den generelle interesse for færdselssikkerheden og for færdselslovens overholdelse, som det her lovforslag er et udtryk for. Det er jo altid interes-

sant, at lovgivere mener, at vi skal overholde loven.

Forslaget indebærer, at bilister og motorcyklister, der overskrider de tilladte hastighedsgrænser i færdselsloven, som til almindelig forbrugeroplysning er 50 km/t., 80 km/t. og 110 km/t., førere af registreringspligtige knallerter, der overskrider den tilladte hastighedsgrænse på 45 km/t., samt i visse tilfælde førere af tunge køretøjer, der overskrider særlig lave hastighedsgrænser på højst 30 km/t., ved en hastighedsoverskridelse på mere end 50 pct. mod nu 70 pct. ud over den ganske betragtelige bøde, som denne hastighedsoverskridelse udløser, vil få frakendt førerretten betinget.

En betinget frakendelse indebærer bl.a., at den pågældende inden for en begrænset frist, normalt 3 måneder, skal aflægge en kontrollerende førerprøve med deraf følgende risiko for ikke at bestå den her førerprøve.

Den nuværende regel om betinget frakendelse af førerretten ved overskridelse af de tilladte hastighedsgrænser med mere end 70 pct. blev indført i 1997. Lovforslaget indeholdt samtidig en tilkendegivelse til anklagemyndighed og domstole om, at bøderne for hastighedsoverskridelser burde forhøjes væsentligt.

Det var i et tidligere udkast til lovforslaget oprindelig foreslået, at førerretten skulle frakendes ved overskridelse af gældende hastighedsgrænser med 60 pct., men bl.a. Foreningen af Politimestre i Danmark og Rigspolitechefen udtalte, at en sådan skærpelse ville medføre et endog meget stort ressourceforbrug hos politi, anklagemyndighed og domstole gennem et stærkt stigende antal retssager.

Endvidere indførtes der jo i 1999 for tunge køretøjer, der overskrider de tilladte hastighedsgrænser på over 30 km/t., en betinget frakendelse af førerretten, såfremt overskridelsen overstiger 40 pct. af hastighedsgrænserne.

Herudover er der i efteråret 2000 truffet beslutning om at indføre automatisk hastighedskontrol som en landsdækkende ordning, hvorfor der bliver indført en mere intensiv hastighedskontrol end hidtil for særlig farlige og følsomme vejstrækninger.

Regeringen har endvidere i forgårs fremsat et lovforslag, hvorefter det foreslås, at der indføres bestemmelser om et kørselsforbud, et såkaldt prøvekørekort, for førstegangserhververe af førerret, der inden for de første 2 år begår en overtrædelse af færdselsloven, som i dag medfører en betinget frakendelse af førerretten.

Endelig vil regeringen i næste folketingssamling fremsætte lovforslag om en såkaldt klippekortsordning for kørekort.

Regeringen finder på baggrund af disse tiltag, at der ikke er grundlag for at indføre yderligere skærpselser på færdselslovens område. Også fordi vi stadig væk mener, at man må lytte til problemstillingen omkring domstolenes tilsanding, må vi afvise forslaget, selv om vi har stor forståelse for det.

Jeg skal da ikke til sidst undlade at sige, at jeg da godt kunne føle mig fristet til – og det tror jeg også er på justitsministerens vegne – at spørge forslagsstillerne, om de i givet fald vil være med til at tilføre bl.a. politiet de nødvendige ressourcer i form af personaletilførsler, som vil være følgen, hvis det her forslag skal være andet og mere end blot et symbolsk bidrag til forbedring af færdselssikkerheden. Et bekræftende svar er jeg da sikker på at især justitsministeren vil være glad for.

Som sagt har jeg stor forståelse for forslaget, men jeg mener, at med de tiltag, vi har, og de problemstillinger, der i øvrigt rejser sig, føler jeg mig foranlediget til at afvise forslaget.

Poul Andersen (S):

I Socialdemokratiet er vi ikke uenige med Enhedslisten i, at for høj hastighed er en væsentlig faktor ved for mange trafikulykker i Danmark.

Der er gennemført en række tiltag, og der vil blive fremlagt yderligere tiltag, som ministeren har redegjort for, som vi mener vil medvirke til at skærpe opmærksomheden og ændre adfærd.

Vi ønsker derfor ikke at medvirke til nedsættelsen af overskridelsesprocenten fra 70 pct. til 50 pct., men vil vurdere på det, der er iværksat, samt de kommende tiltag, inden der eventuelt iværksættes nye tiltag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg takker den socialdemokratiske ordfører, fordi man har forståelse for den her sag. Men netop fordi man har forståelse for den her sag, synes jeg også, det vil være rart, om den socialdemokratiske ordfører kan bekræfte ud fra det erfaringsmateriale, vi har, at det faktisk ville have en præventiv effekt at tilslutte sig det her forslag.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg skal gerne gentage, hvad jeg sagde tidligere om det med høj hastighed. Vi er ikke uenige med Enhedslisten, men vi mener ikke, det er det rigtige tidspunkt.

Vi har iværksat en hel del tiltag, og der kommer nye tiltag. Det, der er målet, er det samme som Enhedslistens, nemlig at opmærksomheden skærpes omkring det med hastigheden, og vi skal have den bragt ned; der bliver kørt for stærkt nogle steder, men de sanktioner, der er iværksat, mener vi egentlig vi skal have tid til at vurdere på.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal takke for svaret, idet jeg altså kan konstatere, at Socialdemokratiet egentlig synes, det er et udmærket forslag, men at tidspunktet ikke er valgt.

Jeg skal så prøve at finde senere hen et velvalgt tidspunkt, der behager regeringen.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Vi er yderst taknemmelige for, at man er lige så opmærksomme på det her, som vi er i Socialdemokratiet, men jeg tror nok, at vi selv kan vælge de tidspunkter, hvor vi mener, der skal iværksættes yderligere tiltag, hvis vi føler, det vil være fornødent.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Hr. Svend Heiselberg som ordfører.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan ikke støtte lovforslaget.

Vi er opmærksomme på, at regeringen kommer med et lovforslag, som indeholder mange af de ting, som vi tidligere har peget på, og jeg tror, at hvis det er sådan, at ministeren vil, så kan vi få en god lov vedtaget, og vi vil selvfølgelig bestræbe os på fra Venstre, at det er det, vi opnår, i stedet for det, der foreligger nu.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal spørge Venstre, om Venstres ordfører mener, at det her forslag kan have en gunstig effekt på en bedre og øget trafikikkerhed. Jeg synes, at det er vigtigt at få at vide, hvordan Venstre vurderer virkningen af det her forslag.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jo, jo, men hvis alle mennesker enten gik eller cyklede, ligesom man gør i Kina eller i Nordkorea, så undgik vi jo helt de problemer. Men vi mener som sagt, at vi kan finde en bedre løsning end den, der er foreslået her.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti ønsker ikke at støtte dette forslag.

Jeg synes, at den jagt på bilisterne, der er indledt fra venstrefløj, er rigelig slem. Den behøver slet ikke at blive skærpet yderligere, end den er i dag. Vi venter på ministerens forslag. Det gør vi med glæde; dér regner vi med, at vi får en ordentlig løsning.

Margrete Auken (SF):

Nu orker vi ikke at gå i slagsmål med Venstre og De Konservative, men det er altså virkelig utroligt – det tror jeg var noget, jeg kunne enes med hr. Melchior om – for det er altså ikke en jagt på bilister at gå ud fra, at de skal opføre sig lovligt; det er ikke at jage folk at gå ud fra, at de skal køre fornuftigt.

Jeg vil sige, at vi i SF er positive over for forslaget. Jeg lyttede selvfølgelig til trafikministerens indvending – jeg sad selv i Færdselssikkerhedskommissionen, da vi drøftede det – og nu er det ikke sådan, at politiet i øjeblikket bebyrder domstolene ved at fange folk. Som sagt kan de jo tages med net, hvis det var dét, og så er det egentlig en underlig argumentation, altså den med, at den bliver nedsat, for så kunne ministeren svare tilbage, at hvis politiet er ligeglade, er det lige meget, om det er ved 50 pct. eller 70 pct. overskridelse, for politiet gør ikke noget alligevel.

Det er sådan den lidt mismodige del af det, at der bliver gjort for lidt for, at det her bliver opdaget, og det er så et punkt, hvor vi kan finde hinanden.

Jeg tror i og for sig ikke nødvendigvis, at man ville få så forfærdelig mange flere retssager ud af det. Jeg tror, at respekten for vores hastighedsgrænser ville øges betragteligt, for truslen mod kørekortet har trods alt vist sig at være en af de mere effektive ting, vi har gjort. Skal det så være 50 pct., eller skal det være 60 pct. overskridelse?

Jeg mener, at det var en dårlig begrundelse, og vi har før været ude for, at hos Rigspolitiet,

også i forbindelse f.eks. med at overlade hastighedskontrollen til amternes, noget, man har gjort i Tyskland og i New Zealand, var der stor modvilje med overhovedet at gå ind og pille ved det. Det er lidt underligt, at det er politiet, der har skullet afgøre, hvordan det her har været i den sag. Jeg synes, at vi skal gå lidt længere ned i det end bare at slå os til tåls med den forklaring.

Der er også spørgsmålet om, hvorvidt vi skal have mere færdselspoliti. Nu skal jeg ikke snakke på Enhedslistens vegne, men hils justitsministeren og sig, at det har SF ikke noget imod. Det har altid være Venstre og De Konservative, der har skåret i færdselspolitiet. Det har altid været dér, at man med en stor klo er gået efter færdselspolitiet. Fra SF's side er der bestemt stor interesse for at forøge færdselspolitiet.

Vi vil godt sige, at i denne sammenhæng kunne rigtig meget altså klares med, at vi udbyggede den automatiske hastighedskontrol. Jeg tror nok, at det ville hjælpe i alle mulige henseender, hvis bilisterne opdagede, at det faktisk var risikabelt for andet end liv og helbred, altså også for deres pengepung og især for deres kørekort, at køre for stærkt. Så ville vi virkelig få penge, for så vil der være så mange sparede ulykker, at vi simpelt hen kunne udvide domstolene, så de kunne begynde at arbejde.

Nu skal jeg ikke gå ind i den debat, men jeg synes i og for sig, at vi fik – jeg erindrer det også fra Færdselssikkerhedskommissionen – et svagt svar, der bygger på et meget løst grundlag. Jeg synes, at vi skal gå ned i det én gang til og ikke bare lade sådan lidt tilfældige meldinger om, hvad de gider, eller hvad de kan og magter, være afgørende for, hvad vi gør.

Det her handler om liv og helbred, og vi støtter i SF en skærpelse af sanktionerne ved disse meget grove overtrædelser.

Birthe Skaarup (DF):

Dansk Folkepartis ordfører, Klaus Kjær, er ikke til stede, men jeg skal fremføre, at vi i Dansk Folkeparti finder, at de nugældende regler med en hastighedsoverskridelse med 70 pct. er passende med hensyn til, hvornår bilister kan fratages deres kørekort.

Derfor kan vi i Dansk Folkeparti ikke støtte det forslag fra Enhedslisten om, at procentgrænsen for overskridelse af hastigheden nedsættes til 50, som er en skærpelse af den nuværende lovgivning.

Arne Melchior (CD):

Da jeg var en del yngre end hr. Kolstrup, forslagsstilleren, og lige så slank, som han er nu, var der et revyrefrain, der hed: »Han har min sympati, men han har ikke noget at ha' den i«. Sådan forestiller jeg mig hr. Kolstrup har det lige for tiden i disse minutter. Han bliver nærmest slytlet ind i sympati, og det vil jeg også deltage i.

Jeg har også sympati for det her forslag, og jeg må meget undtagelsesvis erklære mig stærkt uenig med hr. Kaj Ikkast, når han, som fru Margrete Auken allerede har bemærket, talte om jagt på bilister, fordi man synes, at de ikke må køre mere end 50 pct. for meget.

Vi har noget, der hedder bagatelgrænser. Højesteret har engang fastslået i en dom, at når der står cirka, så er det plus/minus 10 pct. Og de plus/minus 10 pct. – her i dette tilfælde altså plus 10 pct. – har bilisterne allerede i rabat, om jeg så må sige, ved, at når vi bilister kører indtil 10 pct. over den tilladte fart, så får vi ingen bøde, så bliver vi ikke noteret. Sådan er reglerne faktisk.

Men her er der altså tale om 50 pct.s overtrædelse. Jeg må altså minde om, at fart er farlig. Og jeg synes, at man skal være en grov synder, som derved også kommer under mistanke om at tage andre love mindre alvorligt, hvis man mener, at man kan overtræde et givet antal med 50 pct. og derover, uden at der falder alleralvorligste straf. Sådan kan det ikke forholde sig.

Langt de fleste lovovertrædelser er jo ikke nær så farlige for liv og lemmer som overtrædelse af færdselsloven, og derfor er bilisternes parti, CD, interesseret i, at færdselsloven tages alvorligt, for det drejer sig om egen og medmenneskers liv og færghed. Det kan ikke tages alvorligt nok.

Jeg mener ikke, at man skal stjæle, bestemt ikke, og det er jo også strafbart, men hvis nogen tager tre dåser i et supermarked og forsøger at stikke af med dem, så gør det altså ikke fysisk ondt på nogen, og der flækkes ikke den mindste lillefingernegl på noget andet menneske. Det gør der derimod mange gange hvert år i forbindelse med færdselslovovertrædelser.

Efter al den sympati til hr. Kolstrup og øvrige forslagsstillere må jeg alligevel sige som flertallet af de andre ordførere: Du har ikke noget at ha' den i. Vi kan ikke medvirke, og det er der en del grunde til, især den, at der er andre lignende forslag på beddingen, som allerede er fremsat i Folketinget og kommer til behandling om en

halv snes dage. Det tror jeg vi skal holde os til i denne omgang og så se resultaterne heraf, før vi går videre.

Men jeg gentager, hvad jeg så ofte før har sagt: Loven og forstanden sidder ikke i fodsålen, der placeres på speederen; loven og forstanden skal altså sidde oppe i hjernen mellem ørerne.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Mine udtalelser om, at jeg ikke vil deltage i jagen på bilisterne, som er ført af venstrefløj, dækker helt generelt. De fører hver dag en jagt mod enten det ene eller det andet.

Nu har vi så længe kunne leve med den lov her. Og når jeg sidder og regner ud i hovedet, hvad en, der overtræder 50 pct., kommer af med i bøde, er det så 20.000 kr. eller 15.000 kr. afhængig af, hvilken fartgrænse, der kører på? Kører vi på 110 km/t., når de overtræder med 50 pct., så skal de vel af med omkring 12.000 kr. i bøde. Jeg kan ikke regne det helt ud lige i øjeblikket, men det ligger i den størrelsesorden. Det kan ministeren ellers svare på. Hvis man begynder at regne ud, hvad bøden er ved 110 km/t., og når man kommer på 120 km/t., og man tager 50 pct., vil man se, at bilen begynder at skulle på afbetaling.

Det vil sige, at det her er en tillægsstraf. Det er jo ikke det almindelige bødesystem, man arbejder med. Det, vi taler om, er ud over det almindelige bødesystem.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Arne Melchior har i dag som tidligere en meget høj cigarføring, når det drejer sig om trafik-sikkerhed. Normalt siger hr. Arne Melchior – det mener jeg også han gjorde i dag – at der næsten ikke er noget middel, som vi skal sky, når det drejer sig om trafik-sikkerhed. Jeg har hørt det fra den her talerstol, og på det punkt, i trafik-sikkerhedsspørgsmål, er jeg utrolig enig med hr. Arne Melchior, og det glæder mig, at vi trods alt her kan møde hinanden i disse diskussioner.

Normalt møder jeg den hr. Arne Melchior, der siger, at vi skal tage så mange midler i anvendelse som vel muligt, der er relevante, når det drejer sig om trafik-sikkerhed. Og det er på den baggrund, at jeg skal spørge hr. Arne Melchior, om han ikke kan opfatte det som et prøve-køre-kort, som et klippekort, og det her forslag som supplerende initiativer.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er morsomt, at vi kan stå her i diskussionen om, hvor meget det koster, og være i tvivl. Det er selvfølgelig, fordi ingen herinde kunne drømme om at køre med 50 pct. overhastighed på motorveje, går jeg ud fra, men det er altså også, fordi det alt, alt, alt for sjældent bliver opdaget.

Jeg vil da godt lige spørge hr. Arne Melchior, om han kan bekræfte, at vi f.eks. på motorvejene i fjor havde 40 dræbte. Det er på veje, hvor der slet ikke burde være nogen dræbte. Der burde faktisk ikke være alvorlige ulykker, fordi vi har fjernet alle andre trafikanter fra motorvejene. 40 dræbte er faktisk et meget, meget højt tal. Tænk, hvis det var ved anden gadevold, at der var blevet slået 40 mennesker ihjel på 1 år!

Det er så lige en påmindelse om, hvad det er for nogle ting, vi taler om her, når både hr. Heiselberg og hr. Ikast gør noget ud af, at det er så synd for bilisterne. Jeg tror, at der var en af dem, der sagde, at vi havde levet godt med det. Der er altså nogle, der har tabt livet – ret mange endda – ved det her.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg synes nu nok, at hr. Kolstrup skulle lade mig ryge mine gode cigarer i fred uden at blande dem ind i færdselsfarten. I øvrigt citerer han mig forkert, og det er der slet ingen grund til, for jeg har jo sagt så meget om trafikikkerhed gennem årene, at hvis han endelig vil citere mig, så skulle det være rigtigt.

Jeg har ikke udtalt de ord, som hr. Kolstrup nærmest lagde mig i munden, nemlig at vi ikke skal sky noget middel med hensyn til færdselsikkerhed. Vi skal gøre os klogt og fornuftigt umage, men vist er der da midler, vi skal sky.

Det gælder ikke absolut det her foreliggende forslag, som jeg har sagt meget pænt om. Det kan da godt være, at det en skønne dag skal til for at supplere, men jeg synes altså, at vi er i gang – og ikke mindst regeringen er i gang – med tiltag, som gør, at dette forslag for tiden ikke bør nyde fremme. Her er jeg enig med en række andre ordførere.

Jeg kvitterer for hr. Kaj Ikasts udsagn om, at det, han vendte sig imod, var den almindelige brede jagt på bilister, og den har vi jo hørt nogle eksempler på også her i dag i de tidligere debatter om trafik. Men når hr. Kaj Ikast kommer ind på, hvor meget det koster at køre så og så meget for hurtigt, er jeg uenig med ham.

Her drejer det sig som sagt om liv og førlighed, og så kan jeg altså ikke få gåsehud – bortset fra at jeg tror, hr. Ikasts bødestørrelser er langt overdrevne – over, at det skal være dyrt. Det er i forvejen dyrt at køre bil, også for dyrt, og det er vi enige om, men det skal være virkelig dyrt at forsynde sig, at ødelægge andre mennesker, dræbe andre mennesker. Det er på kanten af mord. Når man gør sig skyldig i grove lovovertrædelser, skal der selvfølgelig betales eller straffes i øvrigt.

Så må jeg sige til fru Auken, at de 40 dræbte, hun nævner, siger intet i denne sammenhæng, for vi ved jo ikke, om det er på grund af fart, at disse 40, som blev nævnt – eller også har jeg hørt fru Auken forkert – blev dræbt, men hvis det er på grund af fart, er det altså et eksempel på, hvor galt det kan gå, når man kører for hurtigt.

Men det har jeg jo allerede sagt i min egen tale, så det var ikke noget spørgsmål til mig. Jeg forstod også nærmest fru Aukens korte bemærkning som en bemærkning til en af de andre korte bemærkninger end en egentlig kort bemærkning til min ordførertale.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg skal gøre det kort, og jeg behøver såmænd ikke at få noget svar til uddybning af det.

En af grundene til at vi ved så god besked om sammenhængen mellem hastigheder og ulykker, er jo det storskalaforsøg, der er lavet mange steder. Det, vi har kunnet følge inden for de sidste par år, er, at samtidig med at de gennemsnitlige hastigheder på motorvejene er steget, det er de nemlig, kan vi også fuldstændig, som vi plejer, se, hvordan ulykkestallet er steget.

Jeg tror, at man regner med, at hvis gennemsnitshastigheden stiger med en faktor 2, så stiger ulykkerne med materialskade med en faktor 4, ulykker med personske med en faktor 6 og ulykker med drab med faktor 8. Det er stort set det, vi har kunnet følge på motorvejene. Samtidig med at de gennemsnitlige hastigheder er steget, er der det der ulykkestal, som burde være utænkeligt, men folk kan jo ikke nå at stoppe. Hvis der er en bil, der går i stykker, så kan man ikke nå at stoppe på grund af den meget høje hastighed.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Fru Inger Marie Bruun-Vierø som ordfører.

Inger Marie Bruun-Vierø (RV):

Ja, og det skal blive meget kort.

Enhedslisten foreslår at nedsætte grænsen for betinget frakendelse af kørekort fra en overskridelse på 70 pct. til en overskridelse på 50 pct. Ligesom andre har givet udtryk for sympati, vil jeg også på Det Radikale Venstres vegne give udtryk for sympati for det forslag, for det er givet, at hastighed er en stor del af årsagen til mange trafikulykker i Danmark. Fart dræber; det er der ingen tvivl om.

Når vi alligevel ikke kan støtte forslaget, skyldes det, at vi mener, at klippekortordningen vil være en bedre metode, og vi vil derfor arbejde hen mod denne løsning på problemerne.

Jeg tror virkelig, at der er noget pædagogik i den klippekortordning. Jeg har set den i USA, hvor man skiltes med, at gør du sådan og sådan, så får du et eller to klip osv. Og jeg synes faktisk, at folk har en bedre trafikultur i USA, end de har her i Danmark. Så jeg tror, at det er vejen frem.

Ole M. Nielsen (KRF):

Det er jo ikke til at finde et ansvarligt argument imod det forslag her, og derfor vil jeg også støtte det.

Jeg bliver først nu opmærksom på, at der er noget andet på vej fra regeringen, men det får mig ikke til at lade være med at sige, at jeg støtter det her. Det sker der sandsynligvis heller ikke noget ved, for det vinder ikke flertal.

Jeg synes, at det er et meget ansvarligt forslag. Jeg tror bare derimod ikke på, at det hjælper ret meget. Det var vist fru Margrete Auken, der sagde, at vi får fjernet nogle af de allerværste ulykker, men det tror jeg ikke, for der er nogle mennesker, der kører fuldstændig tosset.

Jeg har været frygtelig ked af, at vi har haft en to-tre ulykker inden for et par måneder i Nordjylland, to af dem på den samme motorvejstrækning, hvor unge mennesker har kørt racerløb på motorvejen og er kommet galt af sted og kommet af med livet. Ud over det dybt tragiske i det, og det er dybt tragisk, så tænkte jeg ved mig: Dem får vi smidt i hovedet af fru Margrete Auken fra Folketingets talerstol, for de indgår i statistikken, dem kan man ikke pille ud af statistikken over, hvor mange dødsfald der sker på motorvejene. Men det har ikke noget som helst med almindelige menneskers overtrædelser af farten at gøre, hvilket jeg ikke kan forsvare.

Det er bare det, at der er en lidt blåøjet opfattelse af, hvad man kan opnå ved at lave be-

grænsninger, for de der tossede unge mennesker, som drikker sig fulde fredag aften og lørdag aften og så har biler til rådighed, læser jo ikke loven, de kender intet til den, og de handler ikke efter den.

Ulykker vil altid ske, uanset hvilke regler vi har, men som sagt støtter jeg det her lovforslag, for jeg synes, at det er dybt ansvarligt. Det er ikke til at finde ét fornuftigt argument imod det. Jeg tror bare ikke, at det hjælper ret meget.

Den fg. formand (Jytte Andersen):

Hr. Søren Kolstrup som ordfører for forslagsstillerne.

Søren Kolstrup (EL):

Ja, det er jo rart med sympati, men jeg må selvfølgelig sige, at det er endnu bedre, at man kan finde vej til den grønne knap. Det her går jo sådan set ud på, at man også skal være lidt handlingsorienteret.

Når det så er sagt, kan jeg konstatere, at sympatien for forslaget har været udbredt. Jeg må også konstatere, at man kan blive om ikke kvalt i sympati, så kan man så at sige forsvinde på grund af sympatien.

Et af argumenterne for ikke at støtte det her forslag har været, at man har sagt: Vi har noget andet på vej, nemlig prøve kørekort, klippekort.

Der skal ikke være nogen tvivl om, at Enhedslisten støtter disse initiativer helt og fuldt. Vi synes imidlertid, at det er så alvorlig en sag, at hastighed og fart dræber. Vi har nogle ganske elementære lovmæssigheder, der siger: Jo højere hastighed, jo større risiko for, at ulykkestallet stiger, og jo større risiko for, at ulykkerne bliver mere alvorlige, eventuelt med drab til følge.

Jeg bemærkede med interesse, at et argument fra ministerens side for ikke at kunne støtte det her forslag – i hvert fald ikke i den nuværende situation – især var den belastning, det kunne påføre politiet.

Hvis det virkelig skulle være tilfældet, skal jeg sige, at Enhedslisten aldrig har udtalt sig om, at man ikke kunne forestille sig et øget politi i tilfælde af, at det drejede sig om at investere i kampen mod øget hastighed. Vi har altid ved den lejlighed sagt, at vi mente, at vi kunne omlægge politiets opgaver, og vi har aldrig afvist, at det var fornuftigt, at politiet brugte ressourcer på den her sag.

Så kan jeg konstatere, at Socialistisk Folkeparti og Kristeligt Folkeparti støtter forslaget. Det skal jeg takke for. Jeg finder det vigtigt, at den

enighed, de tre partier har, bliver fastholdt, så vi måske eventuelt sammen kan genfremsætte det her forslag, hvis det skulle blive nødvendigt.

Jeg bed nemlig også mærke i, at hr. Arne Melchior i anden omgang sagde, at han mente, at det her forslag ikke for tiden skulle nyde fremme. Det vil jo så sige, at vi, der umiddelbart kan støtte det, eventuelt senere kan rette henvendelse til hr. Arne Melchior, og så kunne det jo være, at vi kunne få et helt firkløver ud af det her foretagende. Jeg ved, at hr. Arne Melchior tidligere har været lun på sådanne kløvere.

Til sidst skal jeg komme med en bemærkning til hr. Kaj Ikast. Jeg troede ikke, at det var muligt. Et er, at vi har meget, meget forskellige tilgange til trafikpolitik, noget andet er, at jeg troede, vi havde en vis forståelse omkring skinnelegemet, og jeg troede faktisk også, at hr. Kaj Ikast ville være med til at arbejde for øget sikkerhed. Men jeg må med forfærdelse konstatere, at kampen for at få reduceret antallet af ulykker, kampen for at redde menneskeliv bliver omdøbt til en jagt på bilister.

Jeg skal ikke nærmere gå ind i den diskussion, men jeg finder det selvfølgelig meget, meget bemærkelsesværdigt, at hr. Kaj Ikast har turdet sige det. Jeg synes, at der må være anledning til dyb refleksion i Det Konservative Folkeparti. Jeg synes også, at det er bemærkelsesværdigt, at der i hvert fald somme tider kan høres andre røster fra det partis side, når det drejer sig om kampen for at reducere antallet af ulykker.

Som sagt ser jeg frem til, at vi får forslaget om prøvekørekort og klippekort på banen, og jeg ser frem til, at de partier, der har kunnet støtte det her forslag og vist sympati for det, kan medvirke til, at vi omsætter det til handling, når den helt gunstige lejlighed kommer.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Jytte Andersen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 160:

Forslag til folketingsbeslutning om bompenge i København og Århus.

Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).
(Fremsat 29/3 2001).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Forslagsstillerne foreslår, at regeringen skal gennemføre en projektering med henblik på etablering af et elektronisk betalingssystem ved indkørsel til Københavns Kommune og Århus bykerne efter modellen fra Oslo.

Nu er det jo ikke sådan, at det her er en ny idé, og Enhedslisten henviser da også selv til et tidligere forslag om stort set det samme, som tidligere har været behandlet her i Folketinget.

Regeringen har som bekendt i forbindelse med finansloven 2001 aftalt med Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, at der i løbet af de næste knap 3 år skal udarbejdes et beslutningsgrundlag for indførelse af et kørselsafgiftssystem i Danmark, som bl.a. er rettet mod trafikskabte problemer i byerne, og som skal være landsdækkende. Men det mener Enhedslisten åbenbart ikke er værd at vente på.

Regeringen er optaget af at se nærmere på mulighederne for et kørselsafgiftssystem, om det kan anvendes i forbindelse med at forbedre trafiksituationen i byerne. Men situationen er ikke sådan, at trafikken i København og Århus er eksploderet det seneste år, således at der er behov for drastiske virkemidler her og nu. I de indre dele af de to byer er biltrafikken faktisk faldet det seneste år.

I øvrigt er der, så vidt jeg er orienteret, hverken i København eller i Århus politisk opbakning til bompengesystemet.

Et bompengesystem med en meget høj takst for passage, som her foreslået af Enhedslisten, er uhensigtsmæssig af flere grunde, hvoraf jeg blot skal nævne følgende:

For det første vil en høj bompengesaft skabe en betydelig barriere i lokalsamfundet tæt ved ringen og desuden betyde en betydelig omvejskørsel, merkørsel i området lige op til ringen, eksempelvis lige uden for ringen, hvis der kun opkræves afgift ind mod byen.