

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Forespørgsel nr. F 25:

Forespørgsel til justitsministeren:

»Hvordan påvirker regeringens politik mulighederne for at implementere Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan «*En ulykke er én ulykke for meget – trafikikkerhed starter med dig*»?

Af Sandy Brinck (S), Margrete Auken (SF), Elisabeth Arnold (RV), Keld Albrechtsen (EL) og Jann Sjørnsen (KRF).

(Forespørgslen anmeldt 26/11 2002. Fremme af forespørgslen vedtaget 29/11 2002).

Begrundelse

Jacob Buksti (S):

Det karakteristiske ved begrebet færdselssikkerhed eller trafikikkerhed er, at det er noget, som alle normalt er for, i hvert fald på det retoriske plan, således også regeringen.

Regeringen fremhæver f.eks. i sit regeringsprogram, at trafikikkerhed er højt prioriteret, og at trafikikkerheden skal forbedres. Men når man ser på regeringens handlinger på dette område, er det svært at få øje på, hvorledes man lever op til dette løfte, også selv om vi heldigvis her har at gøre med det mest gigantiske vælgerbedrag fra regeringens side.

De nuværende regeringspartier kom således til magten, bl.a. gennem en intensiv kampagne mod den tidligere regerings initiativer om automatisk fartkontrol, der blev betegnet som rene pengemaskiner for staten, og gennem klare valgløfter om, at nu skulle hastigheden på motorvejene hæves til 130 km/t. Sådan!

Kl. 14.05

Nu er den automatiske hastighedskontrol blevet fastholdt og videreført stort set i den tidligere regerings form, og hastigheden på motor-

veje foreslås kun hævet til 130 km/t. dér, hvor risikoen for at ramme en anden bil er minimal. Men det er alligevel bemærkelsesværdigt, at vi her har at gøre med et lovforslag, hvor det af bemærkningerne fremgår klart, at en vedtagelse alt andet lige vil betyde, at der dræbes 2-3 flere mennesker i trafikken, end der ellers ville blive. Derfor følges det jo op af alle mulige afværgeforanstaltninger, men alligevel er det klart i modstrid med Færdselssikkerhedskommissionens vision om, at enhver ulykke er en ulykke for meget.

Derudover er det deprimerende, at regeringen for at finansiere sit perspektivløse skattestop har fjernet afgørende midler fra færdselssikkerhedsarbejdet og hermed også undermineret grundlaget for det lokale trafikikkerhedsarbejde og det vigtige folkelige engagement på området.

Alt i alt synes regeringen helt i modstrid med sit regeringsprogram at have nedprioriteret færdselssikkerhedsarbejdet meget betydeligt, og derfor ser vi naturligvis med interesse frem til at høre justitsministerens redegørelse for, hvorledes regeringen mener den lever op til indholdet i regeringsprogrammet, og hvorledes regeringen mener, at dens politik bidrager til opfyldelsen af visionerne i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan «Hver ulykke er én for meget – trafikikkerhed starter med dig».

Og dagen, ja, den begynder jo tilsyneladende godt, når man i Berlingeren her til morgen kan se, at nu har ministeren lige pludselig fundet 15 mio. kr. ekstra til kampagneindsatsen, penge, som man ikke havde i går. Så måske skal vi have nogle flere af den her slags debatter for at få gang i regeringen.

Besvarelse

Justitsministeren (Lene Espersen):

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan «Hver ulykke er én for meget – trafikikkerhed starter med dig» afløser den færdselspolitiske handlingsplan fra 1988. Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan bygger helt overordnet på den vision, at hver ulykke er en ulykke for meget. Jeg kan tilslutte mig Færdselssikkerhedskommissionens vision for det danske trafikikkerhedsarbejde, det tror jeg vi alle kan.

Handlingsplanen opstiller desuden som mere håndfaste mål, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadede skal reduceres markant. Målet er

mere præcist, at der ved udgangen af 2012 højst må være 300 dræbte og 2.500 kvæstede i trafikken. Det svarer til en reduktion på 40 pct. med udgangspunkt i ulykkesstatistikken fra 1998.

Færdselssikkerhedskommissionens mål er ambitiøst, og det kræver en stor indsats at leve op dertil, ikke bare fra statslige, kommunale og amtskommunale myndigheders side, men også i allerhøjeste grad fra den enkelte trafikants side. Jeg er derfor helt enig med Færdselssikkerhedskommissionen, når man i overskriften for handlingsplanen siger, at trafikikkerhed starter med dig.

Det overordnede formål med al færdselssikkerhedsarbejde er naturligvis at nedbringe antallet af dræbte og kvæstede i trafikken mest muligt, og det er klart, at jeg i den forbindelse er meget opmærksom på det mål, som Færdselssikkerhedskommissionen har opstillet.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår i handlingsplanen 62 initiativer til forbedring af færdselssikkerheden. Jeg vil ikke gennemgå alle disse mange initiativer her og nu. Nogle er allerede gennemført, mens andre er under overvejelse. Det kan vi eventuelt komme nærmere ind på under debatten.

Ser man på de foreløbige ulykkestal for 2002, tyder det desværre på, at antallet af dræbte og tilskadekomne bliver større end tallet i 2001. Her skal vi huske, at tallet for 2001 er ekstremt lavt, og at der er tale om procentuelt beskedne afvigelser. Men alligevel: Hver ulykke er en for meget.

Selv om vi med ulykkestallet for 2002 fortsat ligger under det niveau, som er nødvendigt for gradvis at nå Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om en nedbringelse af antallet af trafikdræbte med 40 pct. inden 2012, må disse tal således give os anledning til refleksion. Dels er tallet jo større end året tidligere, dels indtager vi på europæisk plan en kedelig placering, når det drejer sig om antallet af dræbte i trafikken pr. 100.000 indbyggere.

Jeg vil gerne på dette sted benytte lejligheden til at kvittere for den foregående regerings store arbejde på færdselssikkerhedsområdet. Der blev her igangsat en række gode initiativer, som vi nu i vidt omfang har valgt at tage afsæt i og arbejde videre med.

Set i lyset af stigningen i ulykkestallet for 2002 må vi erkende, at der er behov for yderligere initiativer for at øge færdselssikkerheden. Det vil regeringen gøre noget ved. Det skal være trygt og sikkert at færdes i trafikken i Danmark.

Kl. 14.10

Regeringen har i regeringsgrundlaget meget klart tilkendegivet, at regeringen prioriterer en forbedring af færdselssikkerheden højt. Regeringsgrundlaget peger på, at forbedringen af færdselssikkerheden skal ske gennem en øget indsats mod sorte pletter og øget brug af fartdisplays og politipatruljer. Den automatiske hastighedskontrol skal i praksis målrettes yderligere mod farligere strækninger. Der skal desuden sættes ind over for nye bilister, spritkørsel og grove hastighedsovertrædelser på motorvejene.

Vi er allerede kommet langt med dette arbejde. I forbindelse med at den automatiske hastighedskontrol er udbredt til stort set hele landet, er det slået fast med syvtommersøm, at kontrollen skal rettes mod de veje, hvor børn og ældre ofte færdes, ulykkesvejene og de vejstrækninger, der giver utryghed.

Som et meget vigtigt færdselssikkerhedsmæssigt element er det nu muligt på internettet at se, hvilke strækninger der er udpeget til kontrol og hvorfor. På den måde rettes bilisternes opmærksomhed mod de farlige strækninger, og fører det til et fald i antallet af bilister, der bliver taget i den automatiske hastighedskontrol, er det jo kun glædeligt, fordi det betyder, at man har taget advarslen om strækningens farlighed til sig.

De øvrige færdselssikkerhedsmæssige initiativer, der lægges op til i regeringsgrundlaget, indgår alle i motorvejsforslaget. Vi foreslår en forlængelse af prøvetidsperioden for unge bilister fra 2 til 3 år. Vi lægger op til skærpede sanktioner over for spritkørsel. Vi vil forhøje hastigheden på motorvejene, men på en færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig måde.

Regeringen har også med fremlæggelsen af investeringsplanen i sidste uge skabt grundlag for en markant styrkelse af indsatsen på trafikikkerhedsområdet. Trafikministeren har herom oplyst, at regeringen vil afsætte en særlig pulje på 1 mia. kr. i perioden frem til 2012 for at sikre, at der løbende er mulighed for at tilpasse og forbedre infrastrukturen, så den bliver mere sikker og får bedre kapacitet.

Der vil først og fremmest blive satset på at forbedre den statslige infrastruktur, men der vil også på nogle områder være mulighed for medfinansiering af regionale projekter. Der vil være en merbevilling, som supplerer den rådigheds-pulje til mindre anlæg på 50 mio. kr. årlig, der allerede er afsat på finansloven til trafikikkerhed under Vejdirektoratet, dvs. i alt 0,5 mia. kr. i den tidshorisont, som investeringsplanen dækker.

I alt vil der således over perioden frem til 2012 blive afsat 1,5 mia. kr. for at skabe grundlag for bedre trafikikkerhed og kapacitet. Projekterne er endnu ikke fastlagt, men der er tale om en massiv investering i trafikikkerheden: oversigtsforhold, sorte pletter, vejkryds og meget andet. Det er dermed investeringer, som kommer alle til gavn.

Det har været fremført, at der fremover stort set ikke vil blive gennemført færdselssikkerhedskampagner og i hvert fald slet ikke i samme omfang som tidligere. Det er naturligvis ikke rigtigt. Der vil naturligvis også fremover blive gennemført både kampagner og andre initiativer til styrkelse af færdselssikkerheden.

Sagen er den, at regeringen ved sin tiltræden foretog en generel gennemgang af de mange puljer, hvor store beløb var bundet på forhånd. Målet var at begrænse puljernes omfang for at sikre en klar prioritering af de områder, bl.a. sundhedsområdet, hvor regeringen ønskede at styrke indsatsen.

En af de puljer, som blev nedlagt som led i denne prioritering, var trafikpuljen, hvorfra der tidligere blev brugt penge på bl.a. færdselssikkerhedskampagner, som typisk blev gennemført af Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Beløbene har svinget, men hvis man kigger i regnskaberne for Rådet for Større Færdselssikkerhed, kan man se, at der i de sidste 5 år i snit er tilført rådet puljemidler til kampagner på ca. 8,5 mio. kr. om året. Heraf blev en væsentlig del finansieret af trafikpuljen.

Disse penge er ikke længere automatisk til rådighed hvert år, men det betyder naturligvis ikke, at regeringen ikke vil afsætte midler til området. På nuværende tidspunkt er der truffet beslutning om at gennemføre to større færdselssikkerhedskampagner i 2003 i samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed.

For det første vil de tidligere kampagner om en øget brug af sikkerhedssele blive fulgt op af endnu en kampagne i 2003. Endvidere agter vi at gennemføre en kampagne om de færdselssikkerhedsinitiativer, der er indeholdt i regeringens forslag til ændring af færdselsloven.

Allerede disse to kampagner er budgetteret til en samlet udgift på 7-8 mio. kr., hvad der altså svarer nogenlunde til, hvad der blev brugt, dengang trafikpuljen stod til rådighed med øremærkede penge. Men faktisk regner jeg med, at der vil komme flere initiativer til i løbet af 2003.

Vi er i færd med at gennemgå en række mulige kampagner på færdselssikkerhedsområdet

og sigter på en udgiftsramme, der udgør i størrelsesordenen 14-15 mio. kr. Det er ikke et dårligt bytte i forhold til de tidligere år.

Jeg har da også så sent som i sidste uge drøftet aktivitetsniveauet på færdselssikkerhedsområdet med formanden for Rådet for Større Færdselssikkerhed, som har udtrykt stor tilfredshed med regeringens planer på området.

Hvis jeg skal knytte en sidste bemærkning til kampagnerne, hvor det, som man kan se, ikke står så dårligt til, som nogle måske kunne få indtryk af, så er det, at man skal være opmærksom på, at indsatsen for at styrke færdselssikkerheden også finder sted i andet regi end i Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Kl. 14.15

Eksempelvis planlægger politiet i 2003 som i tidligere år at gennemføre en række målrettede færdselssikkerhedskampagner. Bl.a. vil politiet gennemføre særlige færdselssikkerhedskampagner rettet mod cyklister og knallerter, ligesom politiet i forbindelse med højtiderne vil gennemføre de traditionelle spritkontroller. Det tror jeg er nok så effektivt som selv en godt tilrettelagt reklamekampagne.

For mig at se er der ingen tvivl om, at netto-provenuet af regeringens samlede initiativer vil være, at det bliver mere trygt og sikkert at færdes i trafikken i Danmark. På den baggrund mener jeg, at regeringen fuldt ud lever op til den meget fine vision i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan: »Hver ulykke er én for meget – trafikikkerhed starter med dig«.

Forhandling

Jacob Buksti (S):

Færdselssikkerhedskommissionen fastlagde i år 2000 nye mål og visioner for det færdselssikkerhedsmæssige arbejde. Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal frem til 2012 være nedbragt til 300 trafikdræbte og 2.400 alvorligt tilskadekomne. Ved den tidligere regerings redegørelse R 9 fra december 2000 tiltrådte regeringen og Folketinget denne målsætning, og der blev iværksat en række konkrete initiativer til sikring af, at målsætningen opfyldes.

På den baggrund er det naturligvis deprimerende og udtryk for en tragisk udvikling, at antallet af trafikdræbte sidste år steg fra 431 til 459. Og det er da bemærkelsesværdigt, at denne stigning sker, samtidig med at regeringen udsender tvetydige signaler om trafikultur og trafikikker-

kerhed og reducerer midlerne til det færdsels-sikkerhedsmæssige arbejde betydeligt.

Man kan alvorligt undre sig over holdningen til dødsfald i trafikken. Tænk bare, hvis der var tale om en togulykke eller en flyulykke med 459 dræbte. Det ville sende chokbølger gennem hele landet. Men nu sker det bare sådan drypvis i trafikken lidt efter lidt, så det næsten ikke registreres af andre end dem, det så tragisk berører. Det er jo altid de andre, det går ud over, eller er det?

Det handler i høj grad om holdninger, om den enkelte borgers holdning: Trafiksikkerhed starter med dig. Men her lader den danske trafik-kultur og moral meget tilbage at ønske. Igen og igen bekræftes man i, at færdselsloven af de fleste, også så langt ind i det politiske liv og i regeringen, alene betragtes som en vejledende foranstaltning. Lov er lov, og lov skal holdes, kan man høre borgerlige politikere gentage igen og igen, men det gælder åbenbart ikke her – her skal man bare tilpasse adfærden efter forholdene.

Men det mest alvorlige i denne folkelige dødsdrift understøttes af en særlig form for politisk dobbeltmoral og hykleri, som regeringens politik desværre er et klart eksempel på. Debat-ten om regeringens forslag om forhøjelsen af hastigheden på motorvejene taler sit eget tydelige sprog. Antallet af dræbte vil alt andet lige stige med to-tre om året.

Det er jo en ren tilståelsessag, når ministeren f.eks. i sit svar på spørgsmål nr. S 1433 fra 18. marts 2002 fremhæver, at når brug af sideblink ved vognbaneskift nu anbefales, er det, fordi en forhøjelse af hastighederne vil føre til en større spredning af hastighederne på motorvejene og dermed til flere farlige situationer. Færdsels-sikkerhedsmæssige forbedringer og kampagner gennemføres altså nu primært for at afværge de værste forringelser skabt af regeringens politik.

Når ministeren gør et stort nummer ud af, at strækninger, der kan overvåges af automatisk fartkontrol, kan ses på internettet, risikerer hun jo indirekte at signalere, at det kun er på disse 2.300 strækninger, at hastighedsgrænserne gælder og kontrolleres. Men hastighedsgrænserne gælder vel generelt, eller gør de, fru minister?

Og hvad med kontrollen ved vejarbejder? De står jo ikke på internettet. Det er jo grotesk, at først så brokker folk sig over, at der er huller i vejene, og når de så skal repareres, ja, så forsøger de af al mulig kraft at køre dem ned, som skal udføre arbejdet.

Vi kan også se, hvorledes regeringens besparelser har ramt en lang række projekter, ikke

mindst til sikring af de bløde trafikanter, fod-gængere og cyklister. Alene besparelsen på Vej-direktoratets rådighedspulje har jo, som det kan ses af ministerens svar på spørgsmål S 443 af 12. november 2002, betydet, at hele 39 projekter om trafiksanering, cykelstier, sikre skoleveje, sorte pletter, sikring af ældre og handicappede er blevet sløjet.

Det rettes der jo ikke op på med den milliard, der afsættes i regeringens investeringsplan over de næste 10 år, ikke kun til trafiksikkerhed, men især til kapacitetsforbedringer på statens vejnet. Cykeltrafik er jo ikke regeringens ansvar, som trafikministeren udtalte ved præsentationen af investeringsplanen.

Når det drejer sig om de konkrete initiativer til opfølgning af Færdsels-sikkerhedskommissionens handlingsplan, så er det da positivt, at der nu i sidste øjeblik ifølge ministerens udtalelse til Berlingske Tidende i dag sikres de nødvendige penge til tredje fase af Rådet for Større Færdsels-sikkerheds kampagne.

Kl. 14.20

Men der er jo langt igen. Midler til fremme af virksomhedsplaner er blevet fjernet, også selv om virksomheder som Carlsberg, Lego og Post Danmark er blevet fremhævet som eksempler på, hvor vigtige de kan være, og hele området for fremme af sikker cykeltrafik og gang er som nævnt hårdt ramt af besparelserne. Og det er naturligtvis så meget mere alvorligt, som man kan konstatere, at netop disse grupper er overrepræsenteret i døds- og ulykkesstatistikkerne.

Endelig er trafiksikkerhedsforskning skåret dramatisk ned.

Det er alt i alt stærkt foruroligende og en helt uacceptabel udvikling, og jeg skal derfor på vegne af Socialdemokratiet, SF, Det Radikale Venstre, Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget tilslutter sig Færdsels-sikkerhedskommissionens målsætning »Hver ulykke er en ulykke for meget«, og idet Folketinget noterer sig,

- at regeringen har skåret bevillingerne til det færdsels-sikkerhedsmæssige arbejde dramatisk ned, og
 - at antallet af dræbte i trafikken steg fra 431 i 2001 til 459 i 2002,
- pålægger Folketinget regeringen

- at sikre den nødvendige genopretning af bevillingerne til det forebyggende færdselssikkerhedsmæssige arbejde, herunder forskning, kampagner og kommuners og amters færdselssikkerhedstiltag,
- at sikre, at regeringens lovgivning fremmer Færdselssikkerhedskommissionens målsætning, samt
- inden 1. oktober 2003 at fremlægge en redegørelse for, hvorledes regeringen vil sikre, at antallet af trafikdræbte mindst reduceres i overensstemmelse med Færdselssikkerhedskommissionens mål om en reduktion af dræbte og alvorligt tilskadekomne med 40 pct. inden 2012.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 55).

Første næstformand (Svend Auken):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se ovenfor*). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Hr. Buksti fremhævede, og det var helt korrekt, at der skete en svag stigning i antallet af dræbte i den danske trafik sidste år. Kan hr. Jacob Buksti ikke bekræfte, at op gennem 1990'erne under skiftende socialdemokratiske trafikministre – jeg tror såmænd også i hr. Jacob Bukstis periode – skete der i 3 af de 9 år et lille spring, desværre i den gale retning? Det var den ene ting.

For dem, der ikke har specielt forstand på færdselssikkerhed, lyder det, som om udviklingen i Danmark er frygtelig. Jeg er enig i, at hvert drab er et drab for meget, men lad mig minde om, at i 1971 blev der i den danske trafik dræbt 1.219, og der blev kvæstet over 25.000. Det er 32 år siden. I dag er vi nede på ca. 450, og vi er nede under 5.000 alvorligt kvæstede.

Det vil altså sige, at i løbet af 32 år er antallet af dræbte og kvæstede reduceret til ca. en tredjedel af det, det var for 32 år siden, samtidig med at trafikken er mere end fordoblet. Det er jo i virkeligheden en fantastisk succeshistorie, og det synes jeg ikke afspejlede sig i hr. Jacob Bukstis indlæg. Det er en succeshistorie, vi skal fortsætte med.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Nu anerkender jeg jo fuldt ud, at hr. Helge Adam Møller er overordentlig kyndig på dette område, ikke mindst i sin egenskab af tidligere

formand for Færdselssikkerhedskommissionen. Derfor er jeg også sikker på, at hr. Helge Adam Møller godt ved, at når vi sammenligner med udviklingen i Sverige, i Finland, i Storbritannien, er det faktisk næsten lykkedes at få antallet af trafikdræbte ned på det, som er målsætningen i Danmark.

Det er også rigtigt, som hr. Helge Adam Møller siger, at der sker spring i antallet af dræbte – jeg var lige ved at sige naturligvis. Jeg sagde heller ikke noget om, at der var en direkte sammenhæng med det, der er sket nu, jeg sagde bare, at det var bemærkelsesværdigt. Det er også rigtigt, at der er sket en reduktion.

Kl. 14.25

Jeg synes selv, det interessante er, at da Færdselssikkerhedskommissionen først opsatte mål i 1988 for udviklingen frem til år 2000, sagde man, i år 2000 skulle antallet af trafikdræbte være 427. Det måtte vi konkludere at vi ikke nåede. Men efterfølgende synes jeg da, det er interessant at konstaterer, at i 2001 var vi på 431. Det kan selvfølgelig også være tilfældigt, men det synes jeg da er interessant, og det viser altså, at det virker. Der, hvor jeg er bekymret, er, at signalet fra den nuværende regering på det her område er forkert.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Karsten Nonbo som ordfører.

Karsten Nonbo (V):

Det var dejligt befriende at høre den sidste bemærkning fra hr. Jacob Buksti, så vi ikke skal slå hinanden i hovedet med små stigninger, for de har jo været der indimellem. Det er nok desværre tilfældighedernes spil, men en god indsats er med til at forringe tilfældighederne og dermed mulighederne.

Jeg vil gerne takke forespørgerne, fordi de har givet anledning til den debat, vi får her i dag. Jeg vil gøre mit til, at vi får en god og konstruktiv debat. Vort fælles mål er jo, at vi får nedbragt antallet af dræbte og kvæstede i trafikken. Det mål tror jeg vi alle er enige om. Måske er der så forskel på vej og virkemidler, men det er mit håb, at vi vil lytte til hinanden, så debatten ikke bare efterlader nogle kvæstede synspunkter, men flyder med konstruktive forslag.

Lad mig så fra starten for at bidrage med lidt indrømmelser sige, at der desværre gik lang tid, inden vi fik Færdselssikkerhedskommissionen i arbejdstøjet efter regeringsskiftet. Men det var også et sammenfald af uheldige omstændighe-

der. Der var gået lang tid siden sidste møde, og så tillod den daværende statsminister sig at udskrive valg, da det næste møde skulle være holdt. Det betød, at der efter regeringsskiftet gik så lang tid.

Justitsministeren var ny på området og havde masser at lave, og så kunne det måske være, at justitsministeren var i den situation, at der ikke umiddelbart var et oplagt emne. Så der gik et stykke tid, inden jeg blev udpeget. Men nu er jeg her, og det er jeg glad for, og det vil jeg takke for, og jeg vil strække hånden frem til et godt samarbejde i fremtiden.

Jeg kunne ved min tiltræden som noget af det første konstatere, at der lå et fantastisk godt redskab i det materiale, den tidligere Færdselssikkerhedskommission havde lavet med 62 gode forslag, som lige er til at samle op og arbejde videre på. Det vil jeg gerne takke de tidligere formænd, både hr. Helge Adam Møller og fru Dorte Bennedsen, for at have været medvirkende til sammen med de øvrige medlemmer af kommissionen.

Når jeg nu har redegjort for stilstanden i starten, vil jeg sige, at det glæder mig, at hverken den tidligere eller den nuværende regering har ligget stille i den periode, hvor kommissionen ligesom har samlet sig selv op. Jeg konstaterer med glæde, at vi har fået indført nogle af de 62 forslag. Det gælder prøve kørekortet, og nu går vi så hen og udvider det fra 2 til 3 år i det kommende L 2 om motorveje.

Så har vi Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, som har lavet et fantastisk godt stykke arbejde, hvor man virkelig er gået i dybden med at påvise unge føreres gebærden i trafikken. Der er desværre, som det fremgår af rapporten, nogle, som ligger fuldkommen uden for pædagogisk rækkevidde. Det er for dem nærmest en livsstil at køre med høje hastigheder. Det koster for mange dræbte, og dem skal vi så nok ramme på kørekortet.

Som justitsministeren var inde på, har vi fået AKT-kontrollen med en internetangivelse. Det betyder, at på de farlige skoleveje og dér, hvor beboerne er utrygge på andre områder, får man virkelig gjort noget.

Vi har fået udbredt – og det skal vi gøre i fremtiden – de dynamiske hastighedsvisere noget bedre, og det burde nok i visse byer følges op af AKT-kontrol, for der findes også de unge bilister, som tror, at det er med den som med mukkerten i Tivoli, at det gælder om at banke

helt i bund og få et højt tal, og det er så absolut ikke det, det drejer sig om.

Vi er på vej med Waageudvalget om efterforskning og sanktioner ved spirituskørsel. Vi har så sent som i går konfirmeret et forslag fra kørelærerne om en bedre kørelærerdannelse. Vi skal arbejde på at få mere informativ ulykkesstatistik i samarbejde med sygehusene, og her vil jeg gerne takke sygehusene for en god medvirken.

Jeg vil ikke gå ind i nogen egentlig økonomidebat, som justitsministeren har rejst. Jeg er som formand for Færdselssikkerhedskommissionen parat til at arbejde for bedre færdselssikkerhed med alle til rådighed stående midler, store som små. Men jeg kan da med glæde konstatere, at justitsministeren har fundet penge til en fortsat kampagne.

Kl. 14.30

Nu vil jeg sige, at det med færdselsuheld er desværre noget frygteligt noget. Jeg er selv i den situation, at jeg har en 18-årig datter, som er i gang med at tage kørekort, og det er med gru, at jeg har lagt de statistikker sammen og kunnet læse, at siden hun blev født, til hun i dag skal tage kørekort, er der dræbt 9.966 mennesker i trafikken, og det er så inklusive de 40, for jeg følger det løbende, der allerede er slået ihjel i år.

Hvordan får vi det antal dræbte ned? Jeg er bange for, at vi både skal bruge pisk og gulerod. Nu har vi i Rådet for Større Færdselssikkerhed nogle gode kampagner, vi skal have sat i gang igen, og vi skal vel også bruge pisk. Jeg har bemærket, at man ovre på Fyn er i gang med videokontrol, hvor man virkelig får undersøgt de bilister, der kører slalomkørsel, der stjæler hindansens bremselængder osv. Det er dem, vi om mandagen på Station 2 sidder og er forargede over, og det kan dokumenteres i retten, at det er nogle af dem, der virkelig skal af med kørekortet, fordi det er dem, der er farlige i trafikken.

Jeg må fortsætte på et senere tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg har lagt mærke til, at hr. Karsten Nonbo omtalte de 62 forslag, som der arbejdes med i Færdselssikkerhedskommissionen. Jeg var jo til møde i kommissionen i går ligesom formanden, og jeg må da indrømme, at jeg var dybt rystet over at konstatere, hvor langsommeligt, ja nærmest stillestående, arbejdet med at få gennemført de 62 forslag er, ikke mindst som følge af, at regeringen har trukket tæppet væk under en lang ræk-

ke af disse forslag, f.eks. på cykelstiområdet, hvor vi jo kunne konstatere, at den statslige støtte til, at kommunerne kan gøre noget på det område, er forsvundet. Samtidig er kommunerne blevet stranguleret i kommunaftalen, således at cykelstiarbejdet går i stå.

Sådan kunne man fortsætte med de 62 punkter. Det går nærmest baglæns med nogle af dem, og jeg vil godt spørge formanden for Færdselsikkerhedskommissionen, om det ikke også er deprimerende for ham at opleve, hvordan hans egen regering gør arbejdet i kommissionen, jeg vil ikke sige meningsløst, det må det aldrig blive, men til et projekt, der går virkelig ned ad bakke.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg har sådan set ingen grund til at betvivle hr. Karsten Nonbos reelle hensigter, havde jeg nær sagt, men når man efterlyser en konstruktiv debat, tror jeg det er vigtigt, at vi taler ud fra de samme forudsætninger, at vi er enige om, hvad der er sket og ikke sket på det her område.

Der har været mange udlægninger i aviserne, så jeg kunne godt tænke mig at spørge helt konkret, om hr. Nonbo er enig i, at den nuværende regering har skåret Rådet for Større Færdselsikkerheds driftsbudget med 5 mio. kr. og fjernet puljer til kampagner på 20 mio. kr., før de 15, som vi har hørt i dag, kom, at regeringen har fjernet den såkaldte trafikpulje på 58,7 mio. kr., at regeringen har skåret Vejdirektoratets rådighedspulje ned fra 117 til 50 mio. kr., at regeringen har nedlagt Transportrådet, der bl.a. forskede i trafikikkerhed, og at regeringen har nedlagt Trafikministeriets og Justitsministeriets pulje vedrørende trafikikker og miljørigtig transport på i alt 3,9 mio. kr. Er vi enige om, at det er sket?

Hvis vi er enige om det, og jeg synes, det er nogle fakta, der er svære at betvivle, mener hr. Nonbo så, ligesom ministeren giver udtryk for i dag, at det sådan set bare er interaktivt teater og skønhedspleje af rundkørsler, der er blevet skåret her, som egentligt ikke har nogen som helst betydning for trafikikkerheden i Danmark?

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg skal følge op, hvor hr. Martin Lidegaard slap, idet jeg også er interesseret i at høre hr. Karsten Nonbos svar.

Jeg vil gerne indledningsvis sige, at jeg sætter stor pris på hr. Karsten Nonbos indsats som formand for Færdselsikkerhedskommissionen. Hr. Karsten Nonbo bliver nødt til at undskylde os, men hr. Nonbo er jo også ordfører for Venstre i dag, og det gør, at der både kan blive kvæstede synspunkter, og måske også i hr. Nonbos ordførerindlæg er lidt blodfattige synspunkter, forstået på den måde, at vi har svært ved at se, hvor Venstre er henne i det.

Kl. 14.35

Derfor vil jeg også gerne høre hr. Nonbo, hvad hr. Nonbo mener, når hr. Nonbo udtaler til Berlingske Tidende i går: »Det kan godt være, vi har skåret ikke bare ind til benet, men ind til marven.«

Er det ikke også sådan, at det såkaldte interaktive teater på tekniske skoler, som jeg kan forstå at ministeren mener er tant og fjas, da er en meget målrettet indsats for netop at ramme de unge, som hr. Nonbo siger, hvis livsstil det er at køre med høj hastighed? »Stodder med stil« hedder det, og det er rost af både Rådet for Større Færdselsikkerhed og Vejdirektoratet og noget, som man faktisk fortsætter med. Det er sådan, ligesom man skal ud og sidde i rundkreds, og så skal man komme hinanden ved.

Er hr. Nonbo ikke enig i, at netop indsatsen over for de her unge, der har den her livsstil, kræver utraditionelle indsatser?

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Lidt fælles til alle tre vil jeg sige, at vi er i en situation, hvor der indimellem er brug for, at man stopper op og spørger: Bruger vi pengene rigtigt? Det er ikke sådan, at man kan købe aflad, at fordi man bruger flest muligt penge, får man det bedste resultat ud af det. Derfor er det somme tider godt at stoppe op og spørge: Får vi fuld valuta for de penge, vi anvender? Og der er altså nogle af dem, jeg tror, vi ikke har fået fuld valuta for.

Hvis vi skal tro det, Havarikommissionen siger, så kan vi jo opføre lige så mange gadeteatre eller andre teatre, for de unge er jo uden for pædagogisk rækkevidde. Ellers begynder vi at være i tvivl om lige netop det, som Havarikommissionen siger, og det synes jeg ikke der er nogen anledning til. Der er altså nogle, over for hvem vi kan stå på hovedet, opføre gadeteater og meget andet, men det eneste, der hjælper, er simpelt hen: Af med kørekortet.

Når jeg sagde, som jeg sagde i går til Berlingske Tidende, så var det jo ud fra, at jeg ikke kendte beløbet, og det er det samme, jeg vil sige til hr. Martin Lidegaard. Men vi må jo i fællesskab få spurgt ministeren og i fællesskab være enige om, hvad det er, vi er uenige om, for det må jo være ret grundlæggende, at vi taler ud fra de samme tal.

Der er skåret. Det er der ingen tvivl om. Men det kan så være et spørgsmål, om ikke det er sundt somme tider lige at stoppe op, før man kører samme vej, eller om man skal ændre kurs, for pengene skal altså bruges. Der skal være fuld valuta for pengene.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne sige til hr. Karsten Nonbo, at selvfølgelig skal man spørge, om man bruger pengene rigtigt, men så skal man også lytte til svaret. Så at sige alle de penge, der er blevet brugt, men som nu er blevet plyndret af denne her regering, er brugt smadder godt. Puljepengene, som var ovre i Vejdirektoratet, har fået meget ros, meget ros.

Hvis lige hr. Karsten Nonbo vil høre efter, vil jeg godt spørge: Hvad er det for nogle penge, der ikke har været brugt godt?

Dernæst skal der jo være penge at bruge. Det er jo meget svært at bortforklare en dramatisk nedskæring med, at nu vil man bruge pengene bedre. Der er meget lidt. Men det kan være, hr. Karsten Nonbo kan fortælle om kampagnepengene, for jeg troede i morges, da jeg hørte referatet fra Berlingske Tidende, at det var de kampagner, som Rådet for Større Færdselssikkerhed var i gang med, altså hvor vi er på tredje år med hastighedskampagnen og selekcampagnen, altså at det var i forlængelse af det.

Da jeg hørte ministeren nu, kunne jeg godt høre, at selekcampagnen var den samme, men jeg kunne ikke høre, om hastighedskampagnen var den, som har kørt i årene. Nu kan jeg jo ikke spørge ministeren, men jeg går ud fra, at Venstres ordfører er inde i de her ting, og at Venstres ordfører er klar over, hvad det er for nogle kampagnepenge, der er givet her i dag, om det er de samme, for det lød pludselig, som om det var lakken omkring regeringens lidt bimse forslag og ikke den der store hastighedskampagne, som er lavet sammen med politiet og Rådet for Større Færdselssikkerhed og amter og kommuner, og som nu kører på tredje år, hvis der kommer penge til den.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil frygtelig gerne bede hr. Karsten Nonbo om at besvare de konkrete spørgsmål. Jeg stillede et spørgsmål om cykelstierne. Nu mente hr. Karsten Nonbo, at vi skulle være meget omhyggelige med at få fuld valuta for pengene, men hr. Nonbo er vel enig i, at det har vi fået, når vi ser på f.eks. udbygning af cykelstierne.

Kl. 14.40

Da det går i stå som følge af den politik, regeringen fører, skulle hr. Karsten Nonbos bemærkning så forstås sådan, at han sådan set synes, det er udmærket at stille cykelstiarbejdet i bero? Skulle det forstås sådan? Det er jo det, der sker i kommunerne som følge af den politik, regeringen fører.

Jeg synes også, at det spørgsmål, hr. Lidegaard stillede om disse kampagnemidler, som nu også fru Auken stiller, burde hr. Nonbo også besvare. Jeg synes, der er meget mystik om, hvad det egentlig er for nogle penge. Jeg tror, det er nogle genbrugspenge, som ministeren har ført med sig fra den tidligere regering, og som hun nu bare bruger en gang til, samtidig med at det dækker over de nedskæringer, som hr. Lidegaard gjorde opmærksom på. Det synes jeg hr. Nonbo skulle redegøre lidt mere konkret for, når han kommer op og svarer næste gang.

Så vil jeg også gerne lige spørge: Den milliard kroner, som regeringen reklamerer med i sin trafikplan, hvad skal den egentlig bruges til? Jeg tror, den skal bruges til at bygge veje for. Er det rigtigt?

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg vil da gerne hjælpe hr. Nonbo lidt på vej med hensyn til de midler, det handler om, hvis man ellers kan tro, hvad der står i finanslove og den slags ting.

Hvis vi ser på finansloven for 2002, så har man nedlagt Transportrådet, det er en besparelse på 22 mio. kr., så har man skåret ned på Danmarks TransportForskning med 9,4 mio. kr., så har man efter aktstykke nr. 18 fra 15. oktober 2002 fjernet 26 mio. kr. fra Trafikpuljen.

Man har derudover fjernet 2,5 mio. kr. fra puljen til trafiksikker og miljørigtig transport, og så har man i øvrigt halveret Rådet for Større Færdselssikkerheds bevillinger. Ifølge Berlingske Tidende i går mener direktøren jo, at det er reduceret fra 20-30 mio. kr. til 12-14 mio. kr., og nu hæver vi det så med 15 mio. kr.

Det vil sige, at først så halverer vi, og så fordobler vi. Resultatet er jo nul. Det er jo ikke så imponerende i forhold til den indsats, som i øvrigt er påkrævet, og derfor vil jeg godt bede hr. Nonbo om at forholde sig en gang til til det.

Med hensyn til det der med gadeteater osv. står der direkte i de papirer, vi har fået i Færdselssikkerhedskommissionen, at det anbefales i forbindelse med indsatsen over for de unge mennesker.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Det er da rigtigt, at det anbefales over for *nogle* unge mennesker, men vi må jo konstatere, at der er nogle unge mennesker, det ikke virker på.

Med hensyn til Trafikpuljen kan jeg godt nævne konkrete eksempler på, at det ikke har skabt trafikikkerhed. Det har måske hjulpet lidt på mangeligheden.

Jeg ved, at hr. Jacob Buksti selv har været nede og indvie en stibro i Næstved. Den kommer ind på en strækning, hvor der aldrig er sket nogen færdselsuheld, men den er da god for tilgængeligheden til stationen.

Jeg kan nævne et eksempel fra Præstø, hvor man fik penge fra Trafikpuljen til noget, der lignede »vi cykler til købmand« eller sådan noget lignende. Jeg spurgte et par af byrådsmedlemmerne i Præstø i går, og de havde da hørt om det, men det var ikke deres indtryk, at der var andre end dem, der havde hørt om det. Sådan bruges der penge til noget. Så vidt jeg ved, fik man sådan rent fysisk en del cykelstativer og nogle andre ting ud af det, men der gik ikke lang tid, før de projekter var gemt og glemte. Det er sådan noget, hvor jeg mener, at man får for lidt valuta for pengene.

Med hensyn til cykelstierne er det jo noget af et postulat, som hr. Keld Albrechtsen kommer med, at de anlæg er gået i stå. Jeg kommer selv fra en kommune, hvor man netop lige har indviet en cykelsti, og hvor man ligesom har sagt: Bliv os fra livet med de trafikpuljemidler, for det tager alt for lang tid at søge. Man bruger et pokers bureaukrati, og så kan man lige så godt lave det selv. Det tror jeg også mange oplever. Vi har jo puljeprojektmagere, og vi har folk, der arbejder og tænker og kun bliver ansat på baggrund af puljer, og der bruges for mange ressourcer på mange områder. Jeg ved godt ikke på alle, men der er altså for mange områder, som der bruges tid på.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg kan forstå, at Venstres ordfører og formand for Færdselssikkerhedskommissionen ikke kan eller ikke vil be- eller afkræfte de nedskæringer, der er sket, men mener, vi skal spørge ministeren.

Det har jeg sådan set ikke noget imod, hvis Venstres ordfører ikke kender tallene, så det håber vi på at ministeren vil svare på, når hun vender tilbage.

Kl. 14.45

Så vil jeg gerne spørge om noget andet, mens vi venter på at få det grundlag afklaret, og det er det med at stoppe op og kigge lidt på, om vi nu bruger pengene rigtigt. Jeg synes, hr. Keld Albrechtsen meget rigtigt gjorde rede for, og fru Margrete Auken også, at det med, at vi ligesom fjerner halvdelen af midlerne, jo er noget lidt andet end at stoppe op og kigge på, hvordan de har været brugt.

Det, der bekymrer mig mest, og det er den bekymring, jeg gerne vil høre, om Venstres ordfører deler, er: Den stop and go-politik, hvor man bevilger, og så tager man pengene væk, så bevilger man igen, hvis der er tilpas meget ballade og man gerne vil lukke munden på de største kritikere, er jo ikke en måde at lave en langsigtet, kontinuerlig indsats på området på.

Det er jo ikke overstået på 10 måneder, det er noget, der tager år, og det er heller ikke overstået om 4 år. Det er en indsats, der må fortsætte og fortsætte, og derfor er der brug for stabile bevilgninger, er det ikke korrekt? Nu ved vi ikke, om der er noget næste år, og vi har lige fået noget i år, fordi ministeren synes, det er en god idé, men har vi ikke brug for nogle lidt længere forlig og lidt mere stabile puljer på det område?

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg er meget enig i, at man selvfølgelig skal kigge på, hvad man får for pengene. Man kan heller ikke sige, at alt, hvad man har givet ud, har været godt, men det er jo ikke noget argument for at sløjfe det hele.

Der blev lavet et projekt ude i Gladsaxe med 40-km-zoner i boligområderne, som førte til en reduktion i antallet af trafikulykker med 85 pct. Sådan kan man gå videre: Næstved Station, jeg vil ikke turde lægge hovedet på blokken på, at det er trafikpuljen, jeg har mere på fornemmelser, at det er puljen til stationsmoderniseringer, der har været brugt der, men under alle omstæn-

digheder er jeg sikker på, at man i Næstved er meget glade for, at man har fået det.

Men det nytter ikke noget, når vi ikke kan få svar på, hvilke projekter der har fået afslag som konsekvens af disse besparelser på Vejdirektorens rådighedspulje, når man står og siger, at man ikke har skåret ned.

Der er et cykelstiprojekt ved Kirkeby Skole i Egebjerg Kommune, der er projekter om udbygning af stinet i Broby Kommune, om trafiksanering med byggenemfart i Ejby Kommune, om hastighedsbegrænsning i Århus Amt, der er projekter om sikker skolevej og sikker cykelsti, der er trafiksikre ældre- og handicapruter i Skive osv. Fra alle de grupper, man i øvrigt står og siger, at man vil tilgodese, er alle midlerne fjernet.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes ærlig talt også, det er for groft, at hr. Nonbo kan stå heroppe og sige, at kommunerne egentlig hellere var fri for at få en medfinansiering. Det synes jeg egentlig er for groft, og nu må vi have undersøgt via ministeren, hvad kommunerne egentlig mener om den sag.

O.k., jeg kan forstå det, hvis regeringen kommer og siger, at for at få en medfinansiering skal kommunerne selv betale det, ved at bloktilskuddet bliver tilsvarende nedskåret. Hvis det er sådan, man griber det an, kan jeg godt forstå, hvis kommunerne kunne være betænkelige ved det. Men hvis det er en reel pulje, så er det da klart, at man gerne vil søge det og have det, som man også har gjort, men desværre fået afslag på grundet regeringens politik, som hr. Buksti var inde på.

Så vil jeg også gerne spørge til den der milliard kroner. Nu kan hr. Nonbo ikke tallene i dag, men man må da kunne svare på, hvad Venstre ønsker med hensyn til den milliard. Ønsker Venstre så, at den skal bruges til det, man kalder kapacitet, altså til at bygge veje, eller at den skal bruges til f.eks. at få sat gang i cykelstier og anden trafikikkerhed for de bløde trafikanter? Hvordan skal den milliard kroner prioriteres? Det må man i det mindste kunne svare på.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Jeg har et forslag til vedtagelse på vegne af Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti, og det lyder således:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget tager ministerens redegørelse til efterretning, idet Folketinget

- konstaterer, at regeringen arbejder med en række initiativer, der skønnes at have en positiv indflydelse på færdselssikkerheden, herunder initiativer, der anbefales i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan »Hver ulykke er én ulykke for meget – trafikikkerhed starter med dig«,
- bemærker sig, at justitsministeren vil iværksætte væsentlige nye kampagneaktiviteter på færdselssikkerhedsområdet svarende til en forøgelse af aktivitetsniveauet i 2003 på 14-15 mio. kr., og at aktivitetsniveauet på færdselsområdet i de følgende år tages op til overvejelse i forbindelse med forslaget til finanslov for 2004,
- opfordrer regeringen til fortsat at være opmærksom på mulighederne for at iværksætte nye initiativer med henblik på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, og
- pålægger regeringen inden 1. oktober 2003 at fremlægge en redegørelse for, hvorledes regeringen vil arbejde på at reducere antallet af dræbte i trafikken mest muligt.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 56).

Så vil jeg godt give hr. Jacob Buksti den indrømmelse, at selvfølgelig er der gode projekter, det er der da helt klart, men det, jeg påberåber mig, og det er også et svar til hr. Keld Albrechtsen, er, at det giver ulige fordeling.

Nogle kommuner har ressourcerne til at ansætte nogle, som kan gå ind og beskrive nogle projekter, og som også har ressourcer, hvis projekterne mislykkes. Der bruges mange penge på at fiske disse puljemidler op, og der spildes mange penge, som kunne bruges bedre, hvis man over én kam havde de penge. Derfor er der nogle kommuner, der siger: Vi ansætter ikke nogen med henblik på puljemidler, vi har et flow i forhold til vores trafikinvestering.

Til hr. Martin Lidegaards stop and go-politik, så er der kommet en ny regering, og den nye regering gør jo det, at den siger: Vi stopper lige op. Der er ingen, der siger, at det bliver en evig stop and go-politik. Vi er stoppet op, og så finder vi ud af, hvad der er godt, og hvad der er dårligt, og det kører vi så videre med.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse på vegne af Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti: (*Se ovenfor*). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingene.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det bedste ved det forslag til vedtagelse var da, at vi skal have noget i 2003, og så håber jeg da også, at der er lidt penge i det, for det, jeg kunne høre nu, var, at der ingen penge var. Der var de 15 mio. kr. til den nye kampagne, men hvad så med de igangværende kampagner? Selektkampagnen kører vel videre, men hvis det er nye kampagner, så er det altså ikke den hastighedskampagne, som man har arbejdet med over flere år, der kører videre nu. Det ville jeg gerne vide, det fik jeg ikke svar på før.

Så er der tydeligvis ikke andre penge, og det er altså meget, meget skrald. Hvad ligger der til forskningen? Der er skåret enormt ned på trafik-sikkerhedsforskningen, og man får desværre en mistanke om, at netop fordi Rådet for Transportforskning på det her punkt gik dramatisk imod regeringen – de havde et højere tal end Vejdirektoratet for, hvor mange dræbte regeringens forslag ville give – så hænger den nedskæring tæt sammen med, at de ikke er belejlige, ligesom en række andre nedskæringer har været i denne her sammenhæng.

Jeg er ked af at spørge Venstres ordfører, for jeg har stor respekt for ham menneskeligt, men han har jo ikke meget at have sin venlighed i, når man har plyndret ham fuldstændigt for midler til at komme videre med de her initiativer, men hvad er det for nogle kampagnepenge, der ligger? Og er der ikke flere end de sølle 15 mio. kr.?

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Det sidste spørgsmål foranledigede mig til at huske på, at jeg skylder et svar omkring den milliard, der er afsat. Den er jo afsat under trafikministerens område, men der står med hensyn til dens udmøntning, at den også skal gælde de sorte pletter, så det skal være mit svar.

Med hensyn til forskningsmidlerne foretager vi en revurdering, og der er jo ingen, der siger, at det forbliver et evigt stop.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg vil da gerne sige, at jeg synes, det er lidt ultraditionelt, at man kommer med et forslag til vedtagelse på den sidste korte bemærkning. Det gør det jo vanskeligt at diskutere, hvad indholdet overhovedet er. Det vil jeg gerne sige er fuldstændig uacceptabelt.

Derfor bliver jeg nødt til at bede Venstres ordfører forklare mig – når der i det forslag til vedtagelse står, at man arbejder med initiativer, der har positiv indflydelse – om lovforslag nr. L 2 isoleret set har en positiv indflydelse.

Dernæst vil jeg gerne bede hr. Nonbo gøre opmærksom på, i hvilken udstrækning det er nye kampagnemidler. Så vidt jeg kan se, er mindst halvdelen af dem til fortsættelse af igangværende kampagner.

Jeg må også sige, at jeg alligevel er lidt overrasket over, at der kan være sproglig overensstemmelse mellem formuleringen i regeringens forslag til vedtagelse og så den, jeg selv har lavet udkastet til, når jeg ved, at jeg ikke har sendt den til nogen i regeringen, men kun til medlemmerne af Dansk Folkeparti, som jeg så til gengæld ikke har hørt noget fra.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så er det hr. Keld Albrechtsen for en kort bemærkning, den sidste i denne omgang.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ja, jeg vil også godt stille spørgsmålet: Hvad er det for samarbejdsformer, regeringspartierne ønsker i Folketinget i forbindelse med dette arbejde? Det, man nemlig kan konstatere, er, at regeringspartierne støttet af Dansk Folkeparti kommer med et forslag, som man tilsyneladende overhovedet ikke har været interesseret i at drøfte med oppositionen. Eller rettere sagt vil jeg gerne spørge direkte, om det er rigtigt tolket, at regeringen kører det her, og det gider man ikke have oppositionen indblandet i.

Jeg er ked af at måtte sige det på den måde, men sådan tegner billedet sig, og det kan regeringen gøre, så længe Dansk Folkeparti vil gå under åget, så har den jo flertal til det, og vi andre kan ikke gøre andet end at kritisere alle de nedskæringer, der kommer. Det er ikke den rolle, vi gerne vil have, men det bliver vi så nødt til.

Jeg synes, det er en kedelig måde, denne sag er blevet tacklet på af regeringen og regerings-

partierne, og jeg vil godt høre, hvordan hr. Nonbo vil forklare det.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så er der den sidste korte bemærkning til hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Ja, i forlængelse af hr. Keld Albrechtsen må jeg sige, at jeg også er rimelig forbløffet over den måde, denne vedtagelse er blevet til på, men det kan man jo spørge både regeringspartierne og i og for sig også Dansk Folkeparti om. I hvert fald signalerer det total konfrontation og alt andet end det samarbejde, hr. Nonbo startede med at sige, at han ønskede.

Men det, der egentlig fik mig herop, var de midler, som nu engang er afsat, både de 15 mio. kr. til kampagner og den milliard, der ligger i den nye investeringspulje. Der breder sig her lidt usikkerhed om, hvad de skal gå til, og om det er ekstra midler osv.

Så nævner hr. Keld Albrechtsen, at han har på fornemmelsen, at den milliard skal bruges til at bygge veje for. Det er jeg ikke helt sikker på, at han har ret i. Men de skal måske bruges til at ombygge motorvejene, så de kan tåle 130 km/t., eller hvad skal den milliard egentlig bruges til? Det synes jeg er et interessant spørgsmål, så det vil jeg være glad for at få afklaret her. Jeg tror i og for sig også, at Danmarks befolkning vil være glad for at vide det.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Jeg er nødt til at sige til hr. Martin Lidegaard, at hvor gerne jeg end ville forklare det, så ligger pengene jo i første omgang i trafikministerens ressort, og han har lovet, at de bliver brugt til bl.a. at bekæmpe sorte pletter. Men det står desværre ikke i min magt at disponere direkte over dem, men jeg vil selvfølgelig søge at få den indfyldelse, jeg overhovedet kan få på dem.

Henvendt til hr. Jacob Buksti så ligger der jo i lovforslag nr. L 2 forbedringer af færdselssikkerheden. Der ligger både en opfølgning på en hastighedskampagne, og der ligger en opfølgning med hensyn til at håndhæve, at den nye lov bliver, som ånden i det er.

Kl. 15.00

Med hensyn til fællesspørgsmålet fra hr. Keld Albrechtsen og hr. Jacob Buksti: Når vi forhandler et forslag til vedtagelse, så består det jo af fle-

re partiers input, og det er et samarbejde med de partier, der gerne ville. Vi ville da godt have en bred vedtagelse, men jeg har f.eks. ikke modtaget nogen indbydelse fra hr. Jacob Buksti, som jeg kan forstå har inviteret andre.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Fru Margrete Auken – det bliver den sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg regnede nu heller ikke med, at vi kunne få regeringen til at stemme for, at man indrømmede, at man havde foretaget nogle drastiske nedskæringer. Men undskyld, at vi ikke har sendt den. Det burde vi have gjort, for jeg tror, hr. Karsten Nonbo er et hæderligt menneske, som godt vil stå ved det, han gør, og når det nu er store nedskæringer, så tror jeg ikke, hr. Karsten Nonbo havde haft noget imod at stå ved det.

Men hvis man læser, hvad den der sølle milliard skal bruges til, så er der ikke engang til en lille bitte rundkørsel et eller andet sted, for det er altså store vejanlæg, den skal bruges til. Jeg synes i øvrigt, det var rigtigt spurgt af, jeg tror, det var hr. Keld Albrechtsen, eller også var det hr. Martin Lidegaard, om de skulle bruges til at udvide motorveje, så der kunne køres 130 km/t.

Kan vi ikke få et klart svar fra hr. Karsten Nonbo på, om der er andre midler. Er der kampagnemidler til det, der er i gang? Er der noget til forskning? Har hr. Karsten Nonbo snakket med finansministeren, som jeg tror har betragteligt større begreb om det her end justitsministeren? Er man opmærksom på, at der skal flere penge til?

Ellers kunne vi lige så godt have fået et forslag til vedtagelse fra Venstre og Konservative og Dansk Folkeparti, der siger: Vi er bedøvende ligeglade med, om der bliver slået flere ihjel i trafikken. Det rager ikke os.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Ønsker hr. Nonbo ordet?

Så går vi over til næste ordfører, og det er hr. Per Dalgaard.

Per Dalgaard (DF):

Trafiksikkerhed ligger alle folk meget på sinde. At føle sig sikker på vejene er næsten at betragte som en menneskeret. Færdselssikkerhedskommissionens rapport fra år 2000 er et godt ud-

gangspunkt for aktioner til at bedre trafikssikkerheden.

Som alle også ved, er der mange forhold i trafikken, man ikke selv er herre over. Det være sig vejenes tilstand, vejret og ikke mindst andre trafikanters kørsel. Vejret kan vi som bekendt ikke gøre noget ved. Men de andre forhold: vejenes tilstand og de andre trafikanter har vi mulighed for at påvirke. Det første gennem investeringer i et bedre vejnet og det sidste gennem kampagner.

Det er derfor glædeligt, at regeringen fortsat vil investere beløb i nye motorveje, i forbedring af det eksisterende vejnet og samtidig give færdselskampagner en stor opmærksomhed. Kampagner til fremme af trafikssikkerheden viser deres værd ved et fald i ulykkerne op gennem 1990'erne. Dansk Folkeparti mener, at de indsatsområder, der er anført i kommissionens rapport, som jo er en rapport, der blev trykt i 2000, hvorfor dataene jo selvfølgelig må være nogle år ældre, selvfølgelig vil udvides med den nyeste forskning på området trafikssikkerhed.

I den gamle rapport står der anført nogle vigtige og helt rigtige forhold til forbedring af trafikssikkerheden. Sammen med 62 andre punkter står der: Overhold hastighedsgrænserne, brug altid sikkerhedssele, kør aldrig spirituskørsel. Det kan ingen være uenig i.

Men den nyeste forskning fortæller også om andre forhold, der forårsager uheld. Politiet i Californien har i 2002 undersøgt 3.332 trafikulykker, hvor 30 pct. skyldtes distraktion under kørslen. Langt de fleste af disse skyldtes mobiltelefoni. Jeg er sikker på, at disse forhold uden problemer kan overføres på danske forhold.

Men også det at tænde en cigaret, sætte en cd i afspilleren, rode efter genstande eller sågar udføre lettere kontorarbejde i bilen, medens den kører derudad, tegner sig for distraktionsulykker, altså hvor føreren ikke er opmærksom på at holde sine øjne på vejen.

En anden undersøgelse viser også, at hver fjerde af ulykkerne sker, fordi bilisten, føreren, måske falder i søvn – måske kun kortvarigt. Dette aspekt bør derfor som en selvfølge også inddrages i de kampagner, der fremover skal løbe af stabelen.

Netop kampagner falder godt i tråd med Dansk Folkepartis trafikpolitik. Vi ser gerne øgede midler til kampagner, hvor alle disse nye data fra trafikforskningen indgår. Vi finder, det også er en god idé at starte med at opdrage på børnenes kommende trafikkultur. Derfor bør

der f.eks. sættes midler af til det, der hedder Børnenes Trafikklub, ligesom også skolepatruljernes aktiviteter bør indgå.

Kl. 15.05

I Dansk Folkeparti vender vi os imod automatisk hastighedskontrol som et middel til at mindske antallet af ulykker. Vi anser det for at være en pengemaskine for staten, hvorfor vi ikke vil være med til det. Det er vores opfattelse, at bilister i forvejen betaler mere end rigeligt til trafikken.

Men vi accepterer automatisk hastighedskontrol på steder, hvor der for enhver fornuftig bilist burde køres med lav hastighed. Det drejer sig om steder, hvor bløde trafikanter færdes tæt på vejen eller sågar skal krydse denne, f.eks. ved skoler, institutioner og andre steder. Her bør der virkelig gribes resolut ind med bøder af en anseelig størrelse, så vi kan få de formastelige til at køre ordentligt.

Det er heller ikke Dansk Folkepartis politik at anvende en anden pengemaskine kaldet road pricing. Uanset hvad man kalder det, er det en skat på bilisterne.

Som nævnt viser data, at 30 pct. af ulykkerne skyldes distraktion og 25 pct., at bilisten falder i søvn. Det er over halvdelen af årsagen til ulykkerne. Derfor tror vi ikke på, at blot det udelukkende at fokusere på en hastighedsreduktion vil få alle ulykker til at falde drastisk.

Og vi kan selvfølgelig tilslutte os den oplæste vedtagelse fra regeringen.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt spørge hr. Per Dalgaard, hvorfor man har aftalt det forslag til vedtagelse, som nu ligger, med regeringen, for man havde jo mulighed for i samarbejde med oppositionspartierne at få vedtaget noget, der ville rette op på de mange nedskæringer, regeringen har gennemført.

Skal det forstås sådan, at Dansk Folkeparti helt klart og utvetydigt nu godkender de nedskæringer i trafikssikkerheden, som regeringen har gennemført, og som forslaget til vedtagelse er en godkendelse af?

Så vil jeg selvfølgelig også godt bede hr. Dalgaard forklare, hvad det er for 15 mio. kr., som ministeren nu kommer med, og som jo er de penge, der allerede i forvejen skulle bruges til bl.a. selekampagne og allerede planlagte aktiviteter, og jeg vil godt spørge, om Dansk Folkepar-

ti ikke er ked af at medvirke til sådan et fupnummer.

For det er jo et fupnummer, ministeren var ude med i pressen her til morgen. Ministeren vildledte offentligheden i retning af, at hun kom med nogle nye penge til trafikikkerhed. Når man ikke vil det, synes jeg, man skal skrive ærligt og redeligt, at man ikke vil, i stedet for at vildlede Folketinget og offentligheden.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg må sige, at jeg også finder det drønærgerligt, at Dansk Folkeparti har valgt sådan uden videre at støtte regeringens forslag til vedtagelse, især i betragtning af at Dansk Folkeparti jo har været meget offensiv i medierne, også under finanslovdøftelserne. Ved afslutningen kan jeg huske, at jeg havde en lang debat med hr. Kristian Thulesen Dahl, som sagde, at Dansk Folkeparti var garanten for, at vi nu fik nogle flere midler.

Her vælger man altså at støtte en vedtagelse, der er fuldstændig uforpligtende, mens der ligger et andet forslag til vedtagelse, der ville være flertal for, hvis Dansk Folkeparti var med, som på ganske sindig vis simpelt hen bare pålægger regeringen at finde midler til det her område.

Derfor vil jeg gerne spørge hr. Per Dalgaard: Kan hr. Per Dalgaard garantere, at Dansk Folkeparti, hvis de bærer stemmer til næste års finanslov, vil sikre øgede midler til færdselssikkerheden i Danmark? Ja eller nej?

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg vil da gerne gratulere Dansk Folkeparti med det forslag til vedtagelse, vi har set. Det må jeg sige, det er helt i særklasse. Og jeg er glad for, at man har brugt inspirationen fra det forslag, jeg oversendte, så vi kan se, at det ikke har været helt spildt, selv om jeg selvfølgelig gerne ville have haft en tilbagemelding. Men det er måske for meget forlangt.

Jeg vil gerne bede hr. Per Dalgaard om at konstatere, hvorvidt dette motorvejsforslag – nu kunne jeg jo ikke få flere bemærkninger til hr. Karsten Nonbo, så jeg bliver nødt til at spørge hr. Per Dalgaard – i sig selv isoleret set har en positiv indflydelse, når der i bemærkningerne til L 2 på side 14 står:

»En forhøjelse af gennemsnitshastigheden på motorvejene vil alt andet lige føre til flere og mere alvorlige ulykker.« Man konstaterer så, at det er en 2-3 stykker.

Og hvordan og hvorledes vil hr. Per Dalgaard godtgøre heroppefra, at det er nye kampagnemidler? Så sent som i går i Færdselssikkerhedskommissionen kunne vi konstatere, at de 3 mio. kr., som Rådet for Større Færdselssikkerhed havde søgt om, ikke var bevilget endnu. Nu får man dem. Så er de jo ikke nye, så er det jo dem, man startede med at have taget.

Kl. 15.10

Så hvad er derfor indholdet i det forslag til vedtagelse, som Dansk Folkeparti her bruger som det figenblad, man skal have for at sikre, at der ikke kommer nogen trafikikkerhed her i landet?

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Til hr. Jacob Buksti: »At sikre, at der ikke kommer nogen trafikikkerhed her i landet« er sådan en demagogisk udtalelse, som jeg slet ikke vil forholde mig til. Selvfølgelig er vi interesseret i trafikikkerhed her i landet, og det er også derfor, vi kan acceptere, at der i år bliver afsat de 14-15 mio. kr. til kampagner.

Så kan jeg i øvrigt også i forbindelse med et spørgsmål fra hr. Martin Lidegaard omkring finansloven for 2004 sige, at selvfølgelig vil vi sikre, at der bliver sat midler af, også flere midler, til trafik kampagner i forbindelse med finansloven for 2004. Men jeg kan ikke og vil ikke nævne et eller andet beløb, for det er ikke mig, der forhandler finanslov præcist eller konkret, men det vil i hvert fald blive midler, der kan forstås.

I forbindelse med hr. Keld Albrechtsens spørgsmål om, hvorfor vi kan gå ind for den vedtagelse, vi nu har lavet, i forhold til den oprindelige, ja så synes jeg altså, at den vedtagelse, vi har lavet, har et fornuftigt leje, og den pålægger også regeringen nogle ting. Den, som oppositionen derimod har fremlagt, hvoraf det fremgår, at vi ligesom skulle acceptere, at der er skåret drastisk, og at vi næsten accepterer en stigning i antallet af dræbte, har også en retorik og et indhold, som jeg synes ikke er anstændigt at udtale sig om.

Jeg synes ikke – og det har også noget at gøre med det spørgsmål, der blev stillet i forbindelse med hastigheden på motorveje – at det er en pæn og anstændig retorik at bruge de konkrete, matematiske tal, der siger, at i forbindelse med øget hastighed vil der blive dræbt én eller tre mere. Man kan altså ikke sige, om det lige præcis er dét.

Jeg har i min ordførertale fortalt om undersøgelser, der viser, at mange ulykker skyldes alt muligt andet end hastigheden, nemlig at chaufføren ikke er opmærksom og ikke kigger ud på vejen. Så jeg synes, det er en kedelig tendens at begynde at drage antal dræbte ind i en sådan debat. Det synes jeg er meget kedeligt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan godt forstå, at hr. Per Dalgaard synes, det er meget, meget kedeligt; jeg synes også, det er meget, meget kedeligt. Jeg synes på den anden side, vi er nødt til at gøre det, hvis vi skal være anstændige mennesker i forhold til dem, det rammer.

Jeg vil godt lige sige, at de tal fra Vejdirektoratet, som hr. Buksti bliver ved med at nævne, er underkantstal. Vi har et meget højere tal fra Rådet for Transportforskning, det er måske derfor, de skal fyres. Det er meget hårde tal, men jeg er enig med hr. Per Dalgaard i de andre ting, hr. Per Dalgaard remser op. Det siger jo sig selv, at hvis man snakker i mobiltelefon og kører for hurtigt, hvis man er søvngig og kører for hurtigt, hvis man sidder og skifter cd'er og kører for hurtigt, så er det altid betragteligt farligere, og derfor har vi altid forholdsvis sikre tal på det der med hastighederne.

Men derudover er jeg enig med hr. Per Dalgaard i, at vi burde have de andre ting med ind, og det er noget af det alvorlige ved, at vi ikke har mere forskning i dansk sammenhæng. Mange af disse ting er nemlig forskellige fra land til land, og skal man sigte rigtigt for at få gjort noget ved det, skal man kende de vilkår, der er i det pågældende land.

Det er fint at have de undersøgelser, der er lavet i Californien og andre steder, og jeg synes også, vi skal bruge dem, men det er vigtigt, at vi samtidig har en dansk forskning, og den er simpelt hen skåret fuldstændig flad i den her sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jamen jeg er da glad for, at hr. Per Dalgaard understreger, at Dansk Folkeparti også går ind for trafikikkerhed. Det synes jeg er godt klaret. Man mangler bare at forklare, hvordan man vil opfylde den målsætning, når det er sådan, at man medvirker til at reducere bevillingerne. Når man står og taler om forskningsresultater heroppe samtidig med, at man skærer forskningen i

Danmark ned til sokkeholderne, så kan hr. Per Dalgaard blive ved med at rejse rundt med de forblommede udtalelser om, at det er alle mulige andre forhold, som spiller ind.

Hr. Per Dalgaard kunne jo prøve at sætte sig ind i den rapport, der er kommet fra Havari-kommissionen for Vejulykker om unges bilulykker, og der se, at man kan skelne mellem ulykkesårsag og skadesårsag. Der kan man konstatere, at hastigheden spiller en afgørende rolle, når det drejer sig om skaden. Der er jo ikke nogen, der står og siger, at den eneste årsag til, at folk bliver slået ihjel i trafikken, er hastigheden. Det er der aldrig nogen sinde nogen, der har påstået.

Kl. 15.15

Det, man har påstået, er, at det ikke er ligegyldigt, hvor hurtigt man kører. Jeg ved ikke, om hr. Per Dalgaard kan den der formel med 50:63, altså den der med, om man kører 50 km eller 63 km, ellers prøv at tænke over det, for det er noget med, at det stiger eksponentielt, og derfor er det ikke ligegyldigt, hvis man bliver ramt af dem, der ikke overholder hastighedsgrænsen.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu er Dansk Folkeparti med til at fremsætte et forslag, der godkender regeringens nedskæringer. Det er nedskæringer af forskningen, nedskæringer af bidrag til cykelstier, nedskæringer over en bred bank, som gør det umuligt f.eks. at gennemføre de 62 forslag, som Færdselssikkerhedskommissionen arbejder med.

Så er der 15 mio. kr. tilbage. Det er jo ynkeligt i sig selv, men det, der gør det dobbelt ynkeligt, er, at man ikke engang er i stand til at forklare, hvad de 15 mio. kr., der er tilbage af dette fallitbo, overhovedet skal bruges til. Vi har jo en mistanke om, at de skal bruges til det, der allerede er planlagt, og som ministeren ikke har givet afslag på, f.eks. en selekampagne. Det er de midler, der var der, og jeg er ikke blevet informeret om, at ministeren på et tidligere tidspunkt f.eks. har sagt nej til den selekampagne. Det er noget, der lå, det er noget, der er planlagt. Jeg tror, at det skulle starte den 1. april.

Så det er nogle penge, der hele tiden har været der, og det har hele tiden været meningen, at de skulle bruges. Men har Dansk Folkeparti lavet nogen aftale om de 15 mio. kr.? Er Dansk Folkeparti i stand til at forklare, hvad det er for 15 mio. kr., man nu har aftalt med regeringen, og hvad det går ud på?

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Om forskning i trafik til fru Margrete Auken, hr. Jacob Buksti og hr. Keld Albrechtsen: Der er jo ud over den forskning, som omtales som nedlagt, forskning utrolig mange andre steder. På DTU er der et forskningscenter, Danmarks TransportForskning, som forsker; der er private, der forsker; der forskes på universiteterne i trafikulykker. Så det er jo noget sludder at sige, at forskningen som sådan inden for trafikproblematikken er nedlagt.

Jeg kan igen næsten ikke lade være med ikke at svare fru Margrete Auken, men gør det alligevel. Fru Margrete Auken siger, at når folkene fra trafikforskningen skal fyres, er det måske, fordi de kommer med nogle højere tal. Altså det er igen en retorik og en holdning, som jeg simpelt hen ikke vil gå ind i.

Hr. Jacob Buksti nævnte de unge i trafikken. Det er virkelig et kæmpe problem, og jeg har simpelt hen ingen løsning på det. Unge kører alt for stærkt, og det er de unge mellem 18 og 22 år, måske op til 25 år, som simpelt hen ikke kan styre sig. Jeg ved ikke, hvad vi skal gøre ved det. Jeg tror ikke på, at hastighedskontrol som sådan på motorvejene eller nedsættelsen af hastigheden til 30 km/t. hjælper. Der skal nogle andre midler til.

Jeg kunne forestille mig, at man indfører det, der har været talt om, nemlig et klippekort, sådan at de simpelt hen får nuppet kortet, når der er tre klip. Og hvis de fortsætter med at køre, må vi have deres køretøjer konfiskeret, for de ødelægger simpelt hen for mange menneskers liv og levned.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Til det sidste om de unge mennesker: Både når det drejer sig om klippekort og konfiskation af køretøjet, er det jo noget, den tidligere regering allerede har foreslået, og det er det, der arbejdes med. Så det er der jo gang i. Til det med, at det ikke hjælper, om de der unge mennesker kører 30 km/t., eller hvad de gør: Nej, men en afgørende årsag til, at de bliver slået ihjel, er, at de kører for stærkt. Det viser den undersøgelse. Så det kan hr. Per Dalgaard altså ikke komme uden om.

Jeg vil gerne spørge hr. Per Dalgaard, for hr. Per Dalgaard går jo bl.a. ind for skolepatruljer og alle sådan nogle positive ting: Hvordan og hvorledes kan hr. Per Dalgaard så være med til

at sanktionere en politik, hvor man faktisk har skåret ned på indsatsen med skolepatruljer?

Endelig til sidst: Jeg kan forstå, at hr. Per Dalgaard er modstander af automatisk hastighedskontrol, men kontrollen skal så være ved skoleveje og sådan noget, men jeg kunne ikke finde ud af, om det skulle være andre steder. Betyder det, at hr. Per Dalgaard er modstander af den implementering af automatisk hastighedskontrol, som regeringen er i gang med, og som er indeholdt i lovforslag nr. L 2? Og hvis det er sådan, betyder det så, at Dansk Folkeparti vil fjerne det fra L 2 eller stemme imod L 2?

Kl. 15.20

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Lige kort om forskningen: Altså forskningen er skåret væk. Da Transportrådet blev nedlagt, og det var en af de store anker, vi havde, var der en hel masse transportforskning, også den der foregår ude på universiteterne, som var ved at komme i gang, som blev kvalt.

Der er faktisk meget lidt trafiksikkerhedsforskning tilbage. Vi havde tidligere Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, der lå ude i Gentofte. Det blev så lagt ind under Danmarks TransportForskning, hvor der nu er blevet skåret meget dramatisk. Det kom også tydeligt frem i går på vores møde i Færdselssikkerhedskommissionen. Vi er nede på det flade dér.

Så vil jeg godt spørge hr. Dalgaard om et punkt, hvor jeg er enig, nemlig om vi kan gøre noget med det der klippekort, og det er også noget, vi arbejder med i Færdselssikkerhedskommissionen: Hvordan skal vi dog opdage det? Hvis der ikke må bruges fotofartfælder eller automatisk hastighedskontrol andre steder end ved de farlige steder, så har vi ingen chancer for at tage dem på motorvejene. Det er simpelt hen for farligt. Det går jeg ud fra at hr. Dalgaard er enig med mig i. Vi må ikke sende betjente ud at køre derude og vinke folk ind til siden osv. Hvis vi ikke må prøve at udbygge et system, så vi kan få fat i dem derude, hvordan skal vi så få fat i dem nogen sinde? Hvordan skal vi få fat i de mennesker, der derudover, der kører med de hastigheder, som hr. Dalgaard i og for sig beskriver meget relevant?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg tror, at hr. Per Dalgaard har ladet sig tage ved næsen af ministeren. Det er den mistanke,

man får, når det viser sig, at de spørgsmål, man stiller til hr. Per Dalgaard om, hvad de 15 mio. kr. egentlig går ud på, får vi ingen svar på.

Nu har vi spurgt mange gange. Vi spurgte Venstres ordfører. Han kunne ikke forklare sammenhængen. Vi spørger så, om Dansk Folkeparti har sikret sig en aftale om, at de 15 mio. kr. præcis sikrer, at det er nye ting og ikke bare en videreførelse af det, ministeren alligevel som minimum var nødt til at lade køre videre, hvilket oplysningerne indtil videre tyder på at det er. Det er en videreførelse af det, som ministeren simpelt hen ikke kunne slippe af med, som ligger i de 15 mio. kr.

Jeg tror, at hr. Per Dalgaard simpelt hen i de forhandling med regeringen er blevet fuppet til at lave en formulering, så det så ud, som om man kom ud og gjorde noget nyt. Og så er det bare afløb af det, som ministeren ikke kunne slippe af sted med at nedlægge.

Jamen jeg er ked af at sige det til hr. Per Dalgaard, men vi skal gerne assistere ved kommende forhandlinger, hvis man vil forhandle med os. Nu kan vi se, hvor gruelt galt det går, når hr. Dalgaard går andre steder hen.

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Til hr. Jacob Buksti om de unge, der kører for stærkt: Det skal forstås på den måde, at de unge selvfølgelig er ligeglade med, hvilken hastighedsbegrænsning der er. Og derfor er der et problem, uanset om vi fokuserer på at sætte hastigheden drastisk ned. Det er også derfor, jeg synes, det er en fortrinlig idé med det der klippekort, hvor kortet ryger tredje gang, og hvis man napper dem en gang mere i et køretøj, må de have det pågældende køretøj konfiskeret.

Det næste lille problem i den forbindelse er så, hvis det er fars bil. Hvad gør man så? Ja, så må man måske sige til faderen, at han får en chance mere, men næste gang, sønnen nupper fars bil uden kørekort, kommer den til at stå et eller andet sted i et antal uger. Jeg ved ikke, hvordan det skal være, men en eller anden form for løsning skal der selvfølgelig findes på det.

Jeg er ked af at høre, at der konkret er skåret ned i skolepatroljerne. Det må jeg sige at jeg er ked af at høre. Hvis det er tilfældet, er det i hvert fald noget, jeg er ret sikker på at vi eller konkret vores trafikpolitiske ordfører, som jo ikke lige er mig, vil være opmærksom på.

Til fru Margrete Aukens spørgsmål om, hvordan vi skal fange dem, når de kører for stærkt:

Vi skal undgå de det automatiske trafikkontroller, hvor der hele tiden skal tages billeder af biler, der kører. Sådant som det er i dag, og sådan som det næsten altid vil være, fanger man dem jo, når der sker ting og sager. Det gør man jo. I de tilfælde, hvor de kører for stærkt og der ingenting sker, kan man jo sige, at så er det godt, det var heldigt, at så skete der ingenting. Men konsekvensen af fru Margrete Aukens bekymring og aktion, nemlig at fange alle, der kører for stærkt, er jo netop, at der skal sættes overvågningskameraer op overalt. Simpelt hen overalt. Det er muligt, at fru Margrete Aukens synes, det er en god idé, når hun kommer kørende i sin Morris 1000 derudad med 60 km/t., men det gør vi ikke.

Til hr. Keld Albrechtsen: Med hensyn til de 15 mio. kr. vil jeg ikke begynde at gøre rede for, hvor de kommer fra, og hvorledes de konkret skal bruges. Det tror jeg at jeg vil overlade til ministeren, når hun senere kommer op og svarer.

Kl. 15.25

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Så går vi over til ordførerrækken. Og det er hr. Helge Adam Møller.

Helge Adam Møller (KF):

Jeg tror, at de fleste kan huske en ulykke, der skete i den weekend, der lige er overstået. Fire unge mænd i Jylland var på vej til et håndboldstævne, og føreren af bilen foretager en overhaling på en almindelig landevej syd for Viborg og må i sidste øjeblik trække ind til højre igen. Bilen kommer i slinger, og han støder frontalt ind i en modkørende bil på landevejen. Foreløbig er der fire dræbt, nemlig det ældre ægtepar i den modkørende bil og to af de unge, og de sidste to er i alvorlig livsfare.

Dette tragiske uheld, som jo desværre ikke er det eneste – vi kan læse om dem næsten en gang om ugen eller noget tilsvarende – viser jo i virkeligheden, at da Færdselsikkerhedskommissionen lavede den sidste handlingsplan, hvor vi satte underoverskriften »Trafiksikkerhed starter med dig«, havde vi fat i den allervæsentligste årsag til, at der fortsat er for mange dræbte og kvæstede i den danske trafik ligesom i trafikken andre steder. Det er jo, fordi vi selv laver nogle fejl eller ikke gør det, som vi godt ved at vi burde have gjort, og i jo større omfang, vi gør det, jo større bliver risikoen også. Så det synes jeg er meget vigtigt at vi holder fast i.

Der var så nogle, da vi diskuterede det på det konservative gruppemøde i dag, der spurgte: Hvorfor gør I ikke noget mere ved bilisternes, cyklisternes, fodgængernes eller vores egen moral? Det tror jeg godt at vi alle sammen ved er det sværeste af alt at ændre. Det betyder ikke, at vi skal opgive det, men det er svært at ændre den måde, mennesker opfører sig på. Og man må konstatere, at i den danske trafik er vi alt for mange, der ikke opfører os hundrede procent korrekt.

Jeg synes så, for sådan direkte at gå over til emnet, at regeringen har foretaget en lang række ting, som vil forbedre trafikikkerheden. Og det er der da grund til at glæde sig over, hvad enten man er i opposition eller i regering. Det burde vi alle kunne være enige om.

Lad mig tage det, der vel batter allermest, og som eksempelvis ville have forhindret ulykken forleden dag og mange andre ulykker. Regeringen lægger op til i sin store trafikinvesteringsplan at bygge et stort antal nye motorveje. Det er der nogle, der er imod. Der bliver bygget motorvej nede på Lolland: Ønslev-Sakskøbing. Der bliver bygget motorvej mellem Svendborg og Odense. Der bliver bygget motorvej i Jylland, og der bliver bygget motorvej syd for København, Køge Bugt og andre steder.

Hvorfor glæder jeg mig så meget over det? Det glæder jeg mig bl.a. over, fordi vi ved, at for hver gang vi kan få en eller anden bilist fra en landevej og hen at køre på en motorvej, vokser sikkerheden. Sikkerheden ved at køre på motorvejen selv med 120 km/t. er fire gange så stor som ved at køre på den tilsvarende landevej. Og i virkeligheden er en meget væsentlig årsag til, at vi har oplevet det drastiske fald i antallet af uheld de senere mange år, at vi år efter år efter år har fået flere motorveje.

Så glæder jeg mig over, at regeringen vil gå videre med den forrige regerings gode og rigtige forslag om, at kørekort på prøve for unge ikke bare skal være gældende i 2 år, men i 3 år, hvor de unge altså klart og tydeligt får at vide, at hvis de laver en større færdselsforseelse, så ryger kørekortet de næste 3 år.

Man gør en øget indsats mod de sorte pletter og sætter penge af til det. Man laver flere automatiske hastighedskontroller, ikke som en pengemaskine, men man sætter målrettet hastighedskontrollerne op i nærheden af skoler eller farlige steder eller der, hvor risikoen for, at der sker et uheld, er størst.

Endelig sætter man så, som vi lige har fået at vide, også flere penge af til kampagner i 2003, end den gamle regering gjorde. Og lad mig tilføje, at den gamle regering gjorde det ikke så ringe på det område, men den nye regering sætter endnu flere penge af.

Så konkluderende: Jeg synes, at regeringen har fortaget en række ting, der trækker i den retning, som vi alle i Folketinget burde være enige om, nemlig yderligere at få reduceret antallet af dræbte og kvæstede i den danske trafik.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Så fik vi igen den der med, at hvis vi sætter hastigheden op på motorvejene, så kører folk på motorveje i stedet for at køre på landevej. Nu har jeg altså spurgt nogle gange til, hvad det er for nogle landeveje, man vælger, fordi man ikke må køre hurtigt på motorvejene. Og det kunne der jo helt åbenlyst ikke svares på. Der er jo ikke tale om, at man flytter trafik ved at øge hastighederne på motorvejene.

Kl. 15.30

Og hvis man bruger motorveje – de kan bruges til andre ting – som en færdselssikkerhedsinvestering, er der altså bare lige det at sige til det, for nu kan jeg huske de gamle tal fra Vejdirektoratet tilbage til midten af 1990'erne, og det er i hvert fald ikke blevet billigere siden, og dér var det sådan, at hvert sparet personskadeuheld ved motorvejsbyggeri kostede 45 mio. kr., ved motortrafikveje 30 mio. kr. og ved sortpletbekæmpelse 1,5 mio. kr.

Så det er altså rent Knold og Tot at bygge motorveje for at lave færdselssikkerhed. Så kan man gøre det af andre grunde, men ikke af færdselssikkerhedsmæssige grunde.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Hr. Helge Adam Møller fremhæver, hvordan den nuværende regering forbedrer færdselssikkerheden ved bl.a. at bygge flere motorveje. Så nævner hr. Helge Adam Møller Ønslev-Sakskøbing, Odense-Svendborg og motorvejene syd for København, Køge Bugt-motorvejen. Han kunne for den sags skyld også tage motorringen med for nu at gøre det komplet. Vil hr. Helge Adam Møller ikke godt bekræfte, at samtlige eksempler, som hr. Helge Adam Møller nævner, var den tidligere regerings beslutning?

De er vedtaget med trafiktalet fra januar 2001. Det var mig bekendt, før den nuværende

regering tiltrådte. Så hvis det er sådan, at det er noget med indsatsen for færdselssikkerheden, så falder det altså ikke ind under regeringens aktiviteter.

Så vil jeg gerne bede hr. Helge Adam Møller forsøge at forklare, hvad den anlægspulje på 1 mia. kr., som vi har hørt om, skal anvendes til. Vi får at vide, at den skal bruges til trafikikkerhed, men når man kigger i selve planen, står der jo altså, at den skal bruges til kapacitetsforbedrende foranstaltninger på statsvejene. Og de eksempler, der nævnes i planen, er Videbæk Omfartsvej, det er en ny bro over Hillerød motorvejen, det er krydsombygning i Virum, det er Grenaa-banen, det er Hedensted Station samt elevatoreer på nogle stationer. Hvor er færdselssikkerheden henne i det?

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jeg kender godt fru Margrete Aukens synspunkt om det med at flytte trafik fra landeveje over til motorveje. Det sagde jeg slet ikke noget om, så det var nok fru Margrete Auken, der ikke hørte det rigtigt.

Jeg sagde, at generelt er det sådan, at jo flere motorveje, man får bygget, så mere af trafikken afvikles på en motorvej frem for på en landevej, jo færre ulykker vil der selvfølgelig ske. Det er da helt klart, for vi ved, at sikkerheden ved at køre på en motorvej, selv med 120 km/t., er fire gange så sikker som at køre på en landevej med 80 km/t.

Så hvis man tænker sig, sagt til fru Margrete Auken – og det er ikke et forslag – at samtlige danske landeveje blev erstattet med motorveje, ville vi virkelig opleve et drastisk fald i antallet af dræbte og kvæstede.

Logikken er jo, at selv om man kører betydelig hurtigere på en motorvej, laver man ikke frontale sammenstød som det, der kostede fire dræbte for et par dage siden, fordi det er umuligt. Man kommer ikke over i den modsatte side. Der er ikke nogen, der kører ud fra sideveje, for der er ingen sideveje ude på motorvejene osv. Der er heller ingen vejtræer langs motorvejene, og de steder, hvor der er noget, man kan støde ind i, er der lavet autoværn. Så det er altså årsagen til det.

Så siger fru Margrete Auken, at det er Knold og Tot at lave flere motorveje. Jeg synes nærmest, at det burde være en karakteristik af de argumenter, fru Margrete Auken selv bruger. Jeg føler mig i hvert fald ikke ramt. Jeg går varmt

ind for at bygge flere motorveje både af hensyn til trafikikkerhed og af hensyn til fremkommeligheden.

Så til hr. Jacob Buksti: Det er nu altså 1,5 mia. kr., der afsættes på trafikinvesteringsplanen, så vidt jeg ved, og de skal bruges til to kategorier: initiativer til kapacitetsfremmende tiltag, det er bl.a. rundkørsler, og til trafikikkerhedsmæssige tiltag.

Jeg kan garantere – det lægger trafikministeren i hvert fald op til – at man forhandler den pulje med alle partier i Folketinget med henblik på at få størst mulig effekt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis hr. Helge Adam Møller citerer sig selv korrekt, er det rigtigt, at så hørte jeg det ikke, og så siger jeg, at så er vi fuldstændig enige. Kunne vi få alle til at køre ad motorveje i stedet for – det ville blive en noget bunden opgave. Det er fuldstændig rigtigt.

Men så vil jeg sige, at så hørte hr. Helge Adam Møller altså heller ikke efter, hvad jeg sagde, for så tror jeg ikke, at han havde fortsat – trods alt.

For det, jeg sagde, var, at hvis det skulle bruges til færdselssikkerhedsforanstaltninger – det kunne jeg jo næsten høre at hr. Helge Adam Møller var på nippet til at mene, selv om vi allerede har asfalteret, hvad der svarer til Lolland i Danmark; det er sådan set det mest asfalterede land, der findes – så er det sådan ifølge de gamle tal fra Vejdirektoratet, og de er i hvert fald ikke blevet mindre, at hvert sparet trafikuheld koster 45 mio. kr. ved motorvejsbyggeri, 30 mio. kr. ved motortrafikvejsbyggeri og 1,5-2 mio. kr. ved sortpletbekæmpelse. Og det var det, jeg sagde var Knold og Tot, hvis man så byggede motorveje af færdselssikkerhedsmæssige grunde.

KI. 15.35

At hr. Helge Adam Møller skal ud og nusle for sine vælgere og Socialdemokraterne siger asfalt til folket osv., er en anden sag. Det er et ideologisk slagsmål. Asfalt til folket, og om vi skal asfaltere Danmark, er et helt andet slagsmål, men færdselssikkerhedsmæssigt er det altså en Knold og Tot-investering, hvis det er derfor, man gør det.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu nævner hr. Helge Adam Møller alle de motorveje, man vil bygge i regeringens trafikplan.

Det, der jo trafikikkerhedsmæssigt er det helt store problem i den sammenhæng, er, at man så til gengæld fuldstændig forsømmer den kollektive trafik, og det var jo det, der for alvor kunne flytte folk over i en mere sikker transportform.

Lad mig tage et eksempel, som jeg godt vil spørge hr. Helge Adam Møller hvad han mener om. Hr. Helge Adam Møller vil jo have en motorvej hen over Gudenåen. Det vil jo ikke hjælpe på trafikikkerheden, men det betyder, at man kan komme 2-3 minutter hurtigere mellem Århus og Herning, hvis man kører i bil, end man kan i dag. Det koster 2,6 mia. kr. For de 2,6 mia. kr. kunne man bygge en jernbane direkte mellem Silkeborg og Århus og flytte folk over i den jernbane.

Så vil jeg godt spørge hr. Helge Adam Møller: Hvis nu det alene var trafikikkerheden, man skulle tilgodese, hvad er så bedst, at ødelægge Gudenåen med en motorvej eller at bygge en jernbane direkte til Århus, så man kunne mindske biltrafikken og få flere mennesker over i en sikker transportform?

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Nu hører jeg til dem, der ikke har tænkt sig at angribe hr. Helge Adam Møller, fordi han godt kan lide motorveje. Men jeg bad bare hr. Helge Adam Møller om at bekræfte, at samtlige de motorvejsstrækninger, hr. Helge Adam Møller nævnte heroppefra som eksempler på regeringens indsats, er besluttet af den tidligere regering, og at pengene er afsat for.

Der er en anden ting, som jeg også gerne bare vil oplyse hr. Helge Adam Møller om i forbindelse med den særlige anlægspulje, som hr. Helge Adam Møller mener er på 1,5 mia. kr., og der vil jeg bare læse op fra regeringens investeringsplan:

»Regeringen vil derfor afsætte en særlig pulje på 1 mia. kr. i perioden frem til 2012 for at sikre, at der løbende er mulighed for fleksibelt at tilpasse infrastrukturen, så den kan udnyttes både bedre og mere sikkert.

Der er tale om en merbevilling, der supplerer den rådighedspulje til mindre anlæg, sikkerhed og miljø på 50 mio. kr. årligt, der allerede er afsat på finansloven under Vejdirektoratet.«

Det vil sige i alt 0,5 mia. kr. over investeringsplanens tidshorizont. Det er altså 1 mia. kr., og den sidste halve milliard kroner er afsat efter regeringens egen plan.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Hr. Keld Albrechtsen vil godt have svar på følgende: Hvis det alene var trafikikkerhedsmæssige forhold, der afgjorde det, hvad var så bedst, at bygge en motorvej over Gudenåen eller en jernbaneforbindelse over Gudenåen, hvis jeg forstod det rigtigt.

Men det, der er det afgørende for mig i det spørgsmål, er, at det jo ikke alene drejer sig om trafikikkerhed, hvad enten vi bygger jernbaner eller laver sejlruiter. Det drejer sig om sikkerhed for dem, der skal sejle, dem, der skal køre i tog, dem, der kører i bil, men det drejer sig også om fremkommelighed, det drejer sig også om erhvervsudvikling, det drejer sig om at pendle osv. Og det er alt det, der skal ses i en sammenhæng, og så vælger man indimellem at udbygge den kollektive trafik og indimellem motorvejene og indimellem færgeforbindelserne, og indimellem vælger man alle tre dele. Så der kan ikke gives noget entydigt svar på, hvad der er bedst. Jeg kan i hvert fald ikke.

Så til hr. Jacob Buksti: Det er da rigtigt – det gjorde jeg jo sådan set også lidt ud af at fremhæve – at den tidligere regering på en række områder havde foretaget fornuftige beslutninger vedrørende færdselssikkerheden. Og en af de beslutninger var en del af de motorveje, og det var der en opposition, der hjalp regeringen med, dels ved at presse den eller overtale den, dels ved at stemme for det. For vi synes, det generelt er godt at få flere motorveje også i fremtiden, fordi det giver større trafikikkerhed og større fremkommelighed. Men om det er den ene eller den anden regering, det spiller ingen rolle, bare de kommer.

Kl. 15.40

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu har jeg jo ikke foreslået, at man skulle til at bygge jernbaner hen over Gudenåen, men det er rigtigt, at en jernbane fra Silkeborg til Århus skal over Gudenåen der, hvor jernbanen i dag går over Gudenåen ind i Silkeborg by.

Men det, jeg godt vil spørge hr. Helge Adam Møller om, er: Hvis vi bruger disse penge, som regeringen har tænkt sig at bruge til at bygge motorveje ved Silkeborg, til i stedet for at bygge en jernbane mellem Silkeborg og Århus direkte, som jo altså vil give en meget stor forøgelse af det antal passagerer, vi har, der pendler mellem Herning, Silkeborg og Århus – nu er jeg ikke sik-

ker, for hvis Arriva skal blive ved med at køre, bliver det nok ikke tilfældet, men hvis vi nu lige ser bort fra det problem – er hr. Helge Adam Møller så ikke enig i, at hvis vi går efter at mindske antallet af trafikdræbte, er togløsningen i den situation klart at foretrække frem for motorvejsløsningen?

Så er der andre grunde til, at hr. Helge Adam Møller absolut vil have motorvejsløsningen, det er hans politik, han kan godt lide motorveje, men han skal bare ikke bruge det i færdselssikkerhedssammenhæng, for der duer argumentet ikke.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Spørgsmålet er udformet på en sådan måde, at det overstiger mine evner at besvare det, så derfor undlader jeg det.

Så har jeg 50 sekunder tilbage, og så kan jeg da ikke lade være med at sige, at det undrer mig, at der slet ikke var nogen oppe med bemærkninger om L 2, regeringens motorvejsforslag, som forhåbentlig snart kommer.

Så vil jeg godt lige læse op fra Jyllands-Posten den 20. januar, hvor der står:

»Svenskerne vil om kort tid sætte den maksimale tilladte hastighed op til 130 km/t. på udvalgte veje, hvor midterstriberne er suppleret med autoværn. Sidste år blev hastigheden på de udvalgte, særligt sikre motorvejsstrækninger hævet til 120 km/t., hvilket fik modstanderne til at frygte flere uheld. Det er imidlertid ikke sket, tværtimod har det vist sig, at antallet af sammenstød er faldet.«

Men det var fra Sverige.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Keld Albrechtsen for tredje og sidste gang.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt sige til hr. Helge Adam Møller, at hans påstand om, at han ikke har intelligens nok til at forstå mit spørgsmål, kan jeg simpelt hen ikke acceptere, for det ved jeg han har.

Jeg ved, at hr. Helge Adam Møller er en meget, meget intelligent mand, og at han sagtens kan gennemskue mit spørgsmål, men jeg forstår godt, hvis han ikke har lyst til at besvare det, for hvis han besvarede mit spørgsmål, ville han blive nødsaget til at opgive motorvejen hen over Gudenåen, og det vil han ikke, så derfor har han ikke lyst til at besvare mit spørgsmål, men at

henvise til manglende intelligens – den kommer man altså ikke igennem med.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Fru Margrete Auken for en kort bemærkning – den tredje og sidste.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Tredje og sidste korte bemærkning, ja.

Vi ville da gerne komme hr. Helge Adam Møller til undsætning. Og så står vi jo med det problem i forhold til de svenske oplysninger – og det er det, jeg tror jeg ikke kan få at vide af hr. Helge Adam Møller: Hvad var gennemsnitsfarten?

En ting er, hvad hastighedsgrænsen er – i Danmark er den 110 km/t., men da man ikke vil gøre noget for at få den overholdt og ministre signalerer, at det også kan være det samme, og man ikke sætter ind i øvrigt, så er gennemsnitsfarten meget, meget højere, og så får man ulykker. Det er altså ikke skiltene, der afgør det. Det er, hvordan kontroller og hele kulturen er omkring det, og der er der en langt bedre kontrol i det svenske system, og der er en langt bedre kultur i det svenske system, og derfor går jeg ud fra, at gennemsnitshastighederne på de svenske motorveje ligger betragteligt lavere.

At man så sandsynligvis nok med en øgning til 130 km/t. vil få flere ulykker alligevel, alt andet lige – det ville være meget underligt, hvis ikke det skete. Det skete i USA, det er sket alle steder, men alle tallene skal man sammenligne med, hvad man i øvrigt har gjort.

Vi har jo USA-eksempler, hvor man kan se, at det samlede tal faldt. Så spørger man: Hvorfor gjorde det det, selv om hastigheden øgedes? Det gjorde det på grund af kampagner og på grund af en enormt intensiveret overvågning, og det gav et generelt resultat i hele området. Det er sådan nogle ting, som vi er bange for, at denne regering bare skærer væk og så måske sender nogle gyldne ord af sted. Vi er bange for, at vi kommer i den ulykkelige situation.

Kl. 15.45

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Når nogle af os havde den venlighed ikke at genere hr. Helge Adam Møller med L 2, var det sådan set, fordi det i den interne krig, der har været i regeringen mellem V og K om, hvor meget man skulle sætte farten op, har været sådan, så

vidt jeg har forstået, at det var den konservative justitsminister, der var den mest fornuftige, idet hun efter at have sat sig ind i tingene også havde modet til at sige, at det ikke er smart at sætte hastigheden så højt op. Hun synes sikkert også, at det i det hele taget slet ikke er smart, men man kan jo ikke løbe fra valgløfterne. Derfor syntes vi ikke, der var grund til at gå i flæsket på lige præcis den konservative ordfører med hensyn til det her.

Men siden hr. Helge Adam Møller nu inviterer, kunne jeg godt tænke mig at stille et enkelt spørgsmål. Det er egentlig uhyre enkelt at besvare, for vi kan altid diskutere, hvad der vil ske, når vi nu sætter farten op. Det kan vi bruge mange timer på, og hr. Helge Adam Møller kan mene én ting, vi andre kan mene noget andet. Men hvis det nu rent faktisk viser sig helt undtagelsesvist, at oppositionen har ret og antallet af dræbte på motorvejene stiger markant, efter at hastigheden er steget, vil hr. Helge Adam Møller så være parat til i en given situation at tage konsekvensen og nedsætte farten igen?

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Til hr. Keld Albrechtsen: Jo, jeg tror, at hr. Keld Albrechtsen kender mig så godt, at han ved, at jeg godt vil kunne give et klart svar, altså enten ja eller nej og så begrunde det. Jeg mener, at spørgsmålet er stillet på en sådan måde, og præmisserne for spørgsmålet er så forkerte, at jeg ikke har mulighed for hverken at svare ja eller nej, og derfor lader jeg være med at svare. Det er årsagen. Det har ikke noget med intelligens at gøre, hverken hos spørgeren eller modtageren.

Til fru Margrete Auken: Sverige er anderledes, ja, det er korrekt. Et af de områder, Sverige er anderledes på, er netop, at de har langt mere differentierede hastighedsgrænser. Der virker det nemlig de fleste steder, når man kører som bilist, som om myndighederne har tænkt sig om, og man har indimellem sænket hastighedsgrænsen både på motorvej og på landevej og andre steder, fordi her er en særlig risiko, og andre steder, hvor der ikke er nogen risiko, har man sat hastigheden op til 100 km/t. eller sågar 110 km/t. på almindelige landeveje, for her er der ingen risiko. Det betyder, at bilisterne, når de kører derovre, føler, at her er nogle, der har tænkt over det, og så overholder de det, fordi de synes, det er fornuftigt.

I Danmark har vi i mange år valgt det modsatte, at vi sætter nogle ret rigide og faste hastig-

hedsgrænser, uanset om de er fornuftige eller ej, og derfor tænker folk, at de nok ikke er særlig fornuftige, og så tager man loven i sin egen hånd, og så kører man, og så sker uheldene. Så vi kunne lære noget af svenskerne.

Lad mig så sige til hr. Martin Lidegaards spørgsmål: Hvad vil der ske? Det er der selvfølgelig ingen, der ved, det erkender jeg blankt. Men lad mig lige nævne, at i 1994 blev der dræbt 30 på de danske motorveje, i 1995 31, i 1997 32, i 1999 41, i år 2000 29. Det er altså færre i år 2000 end i midten af 1990'erne, selv om gennemsnits-hastigheden var øget med 6 km/t., og selv om der var bygget 200 km ekstra motorvej. Det viser, hvor forskelligt det er.

Lad mig så gå til det sidste, og det kan fru Margrete Auken bekræfte. Vi spurgte i sin tid i den første færdselssikkerhedskommission: Hvad skulle hastigheden sættes til på landeveje, hvis landeveje skulle være lige så sikre at køre på som motorveje? Svaret var 55 km/t. Jeg har aldrig set nogen partier foreslå, at vores landevejshastighed blev 55 km/t., så det er jo hyklereri kun at beskæftige sig med motorveje. Motorveje er ekstremt sikre selv ved 120 km/t. eller 130 km/t. Mange gange mere sikre.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg takker for den lange udredning fra hr. Helge Adam Møller.

Mit spørgsmål var sådan set meget mere enkelt. Mit spørgsmål gik ikke på, hvor stor sandsynlighed der er for det ene og det andet. Mit spørgsmål gik ganske enkelt ud på: Hvis det helt undtagelsesvis skulle vise sig, at hr. Helge Adam Møller tager fejl, og at antallet af dræbte, når vi får en højere hastighed på motorvejene, stiger markant, ville hr. Helge Adam Møller så også være parat til at tage konsekvensen i en given situation og nedsætte hastigheden igen?

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Det er jo igen et spørgsmål, hvor præmisserne overhovedet ikke er med. Ville det også betyde, at man, hvis antallet af dræbte faldt med fem året efter, at man havde sat det op til 120 km/t., så skulle sætte farten op til 140 km/t.?

Jeg må gøre opmærksom på, at statistik viser udsving, og det gælder specielt, når det drejer sig om motorveje, hvor der sker så ekstremt få uheld i forhold til det samlede antal af dræbte og kvæstede i den danske trafik. Som jeg selv

nævnte det, viser det sig bare i tallene inden for en 5-års-periode, fra 30 i 1994 til 41 i 1999, og året efter er det pludselig nede på 29.

Der er altså kæmpe udsving. Skulle vi så en gang om året sætte hastigheden 10 km op eller 10 km ned? Nej, vil jeg sige til hr. Martin Lidegaard, vi må sætte den til det, der er fornuftigt, og det er fornuftigt på de danske motorveje at hæve hastigheden som i mange andre lande.

Kl. 15.50

Det er også det, det store flertal af bilister har gjort. Det er jo derfor, hastigheden i øjeblikket er 121 km/t., for andet strider mod almindelige menneskers sunde fornuft. Der bør vi altså indimellem følge det, når vi samtidig ved, at det er ekstremt sikrere at køre ude på motorvejen.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Martin Lidegaard for den tredje og sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg håber ikke, hr. Helge Adam Møller har samme retsopfattelse på andre kriminalitetsområder, som han har på det her, nemlig at hvis befolkningen gør noget andet, end som vi lovgiver, må vi bare følge befolkningen. Men lad det være.

Jeg skal springe alle mellemregninger over og bare spørge helt kort: Hvor mange ekstra døde, hvor mange ekstra mennesker skal slås ihjel på de danske motorveje, efter at hastigheden er gået op, før hr. Helge Adam Møller finder, det er bevist, at det skal laves om?

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jamen så vil jeg godt udstille hr. Lidegaards dobbeltmoral. Nu nævnte jeg lige før, at hvis vi skulle have den samme sikkerhed på danske landeveje, hvor der slås næsten 400 ihjel hvert år – det er jo der, folk bliver dræbt, altså landeveje ved byer – så skulle hastigheden sættes til 55 km/t. Det ved hr. Jacob Buksti, det ved hr. Martin Lidegaard, det ved fru Margrete Auken. Har vi set noget forslag om at nedsætte farten til 55 km/t.? Det burde vi, hvis det virkelig er sådan, at trafikikkerhed under enhver omstændighed, uanset hvor lang tid det vil tage at komme fra a til b, er det eneste parameter.

Lad mig så se et forslag fra Socialdemokratiet i morgen om at sætte hastigheden på landeveje

til 55 km/t., for så bliver de lige så sikre som motorveje. Det forslag kommer jo ikke, vel?

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Så er det fru Margrete Auken som ordfører.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil sige én ting om hr. Helge Adam Møller: Der er naturen minsandten gået over optugtelsen. De her ting vidste han altså lidt mere om, da han var formand for Færdselsikkerhedskommissionen. Grunden til, at der ikke sker så mange ulykker på motorvejene, er, at man har fjernet al anden trafik. Det er jo det, der er grunden til det. 40 dræbte på motorvejene er helt utilstedeligt. Der burde ikke være nogen.

At vi et år havde antallet nede på 29 siger ikke noget som helst om, at det ikke bare vil gå opad, og jeg har også fornemmelsen af, at den siddende regering er ret kold over for det. Jeg tror ikke, hr. Helge Adam Møller er det. Jeg tror bare ikke, han har opdaget endnu, hvad det er, han er med i.

Jeg står her med det sæt plancher, som hr. Helge Adam Møller brugte, da vi præsenterede Færdselsikkerhedskommissionens plan. Det er fantastisk gode plancher. På forsiden står: Hvad sker der, hvis ikke vi gør noget inden for de næste 10 år? 45.000 mennesker vil blive dræbt eller alvorligt kvæstet. Det svarer til en fyldt Idrætspark, sagde hr. Helge Adam Møller på det tidspunkt.

Det er en flot planche. Han sagde også, at hvis blot alle bilister overholdt hastighedsgrænsen – det var altså den, der gjaldt dengang, og det er sådan set den, der gælder endnu – brugte sikkerhedssele og ikke kørte spirituskørsel, ville målet være nået. Så ville 240 færre være dræbt, og der ville være 1.700 færre alvorligt tilskadede om året.

Jeg kan ikke forstå, at det, som hr. Helge Adam Møller stod og forklarede med flotte plancher, ikke er gået ham så meget til hjertet, at han måske også kunne have fortalt sin justitsminister, hvad det er for tal, det her drejer sig om: 240 færre dræbte og 1.700 færre alvorligt tilskadede om året.

Det, der oven i købet stod i denne her beskrivelse, som hr. Helge Adam Møller dengang præsenterede så ufatteligt pædagogisk – og jeg synes bevægende – var, at besparelsen, hvis man kom igennem med det her, ville være 30 mia. kr., for hver eneste ulykke koster så utrolig meget ikke bare i lidelse, men også i økonomi.

Under valgkampen var SF og jeg ude at sige, at en borgerlig regering ville koste menneskeliv. Skræmmekampagne blev det straks udråbt til af Venstre, der dengang sagde: Skræmmekampagne!

Jeg havde tal i hovedet for den indsats, som vi på det tidspunkt stod klar til at lave – vi var ikke tilfredse med de tal, vi havde, vi var meget utilfredse med 2000-tallene – men den indsats ville blive skrottet. Det, jeg ikke havde forudset, var, at indsatsen ville blive skrottet så dramatisk, at man ville holde fast ved det der cirkusforslag om 130 km/t. på motorvejene, og at man dertil skar trafik- og miljøpuljerne i Vejdirektoratet væk; at man ødelagde Vejdirektoratets færdselssikkerhedsarbejde; at man flyttede færdselssikkerheden over i Justitsministeriet, hvilket var en elendig idé, for vi havde faktisk kompetencer indarbejdet i Trafikministeriet på det tidspunkt. Dertil kom, at man også skar forskningen sønder og sammen. Det er faktisk en meget, meget fortvivlende situation, vi står i.

Kl. 15.55

Når jeg siger det der med, at det koster, så skal vi huske, at hver eneste gang vi har en ulykke med personskade, så koster det ikke bare den person, men det koster personens familie, det koster personens omgangskreds. Der er så mange kvæstede ved hver eneste af de her ulykker, at det burde gøre indtryk.

Jeg synes, det var ganske kynisk før, da vi hørte Dansk Folkepartis ordfører, der sagde: Jamen vi kan først få fat i de unge, når der sker nogle ulykker. Trafikken er en meget dårlig pædagog, medmindre man altså har den holdning til det, at der skal være dødsstraf for at køre vanvittigt, for vi vil ikke gøre noget for at fange dem, før de sidder i suppedasen. Man lærer det ikke, før det er definitivt for sent. Det er frygteligt, og det er derfor, det er vores opgave forebyggende at sørge for, at det her ikke sker. Til det forebyggende arbejde hører selvfølgelig den færdselssikkerhedskontrol, som jeg er tilfreds med at ministeren vil have ind.

Men jeg vil egentlig godt have ministeren til at svare på, hvorfor hun bliver ved med at fastholde, at det kun er ved de farlige steder, der skal køres lovligt. Hvorfor vil man ikke også gøre noget ved resten af stederne? Det er jo grunden til, at vi får så mange ulykker, for en masse mennesker på resten af vejnettet betragter hastighedsgrænserne som i det højeste vejledende og i hvert fald ikke som nogle, der skal respekteres. Når man oven i købet fra justitsmini-

sterens side lægger ud på nettet, hvor det er meningen, der skal respekteres hastighedsgrænser, så synes jeg, vi står i en meget vanskelig situation.

Jeg vil egentlig godt stille et spørgsmål til ministeren. Jeg har i går prøvet også i Færdselssikkerhedskommissionen at få opklaret, hvordan vi får fat i fartforbryderne på motorvejene, uden at vi bringer andre menneskers liv og helbred i fare. Det ville vi jo gøre, hvis man skulle bruge den almindelig politikontrol, simpelt hen fordi det er for farligt at standse folk på motorveje. I dag kan det kun lade sig gøre ved at sætte foto-fartkontrollen ind der, hvor der er vejarbejde, men det bør være noget, man gør som i USA, og som man kan i en masse andre lande.

Lad mig så lige sige til allersidst: Hvad er det, hver eneste ulykke koster? Hver eneste ulykke med personskade koster op imod 2 mio. kr. Så hvis den her regering var optaget af økonomi og ikke kun tænkte i skattestop, men tænkte i, hvordan vi kan spare en masse penge – penge må da i hvert fald interessere i den her sammenhæng – så er det altså en god idé at øge indsatsen og bevillingerne til et færdselssikkerhedsarbejde i stedet for som nu at skære det ned.

Jeg er egentlig spændt på at høre ministerens svar, når hun vil gøre rede for, hvad der egentlig er af penge til det. For det har vi jo siddet og ventet på i debatten indtil nu.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Når man hørte fru Margrete Aukens indlæg, i hvert fald i starten, kunne det lyde, som om den konservative folketingsgruppe var imod trafik-sikkerhedshandlingsplanen. Nu gør jeg opmærksom på, at det sagde jeg ikke et ord om, tværtimod sagde jeg det modsatte.

Jeg lagde også mærke til, at den konservative justitsminister i starten af sin tale sagde, at justitsministeren kunne tilslutte sig Færdselssikkerhedskommissionens vision for det danske trafik-sikkerhedsarbejde.

Jeg har jo selv været med til at skrive denne her. Jeg har selv, som fru Margrete Auken nævnte, skrevet forordet, og jeg var også med i den forrige plan.

Men vi vil også godt være realister. Samtidig med at vi har et mål, som siger, at vi reducerer med yderligere 40 pct., hvor vi i den tidligere periode også reducerede med næsten 40 pct., så erkender vi også, at intet lands trafik desværre kan afvikles, uden at der indimellem sker uheld.

Det kan den ikke, medmindre vi går tilbage til år 1910, hvor der gik en lille mand med et rødt flag foran hvert automobil.

Så det er et eller andet sted mellem, at trafikken skal afvikles, hvad enten det er tog eller lastbiler, og så skal vi gøre det så sikkert som muligt. Og jeg vil altså godt fremhæve, at når vi når målet her om 10 eller 12 år, er vi nede på under en fjerdedel af det antal dræbte og kvæstede, der var i 1971.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Når jeg hører hr. Helge Adam Møller nu, har jeg svært ved at tro på, at han tager planen alvorligt. Han bliver ved med at bruge 1971-argumentet.

Da vi havde det drastiske fald i tallet fra 1971 – det ved hr. Helge Adam Møller også godt – så skyldtes det, at man indførte fartgrænserne i forbindelse med energikrisen. Man indførte fartgrænser, og hvad skete der? Sjangg, så faldt tallet på ulykker dramatisk; der fik vi den første voldsomme virkning af det. Og så gik man med hiv og sving i gang med noget færdselssikkerhedsarbejde. Alt det burde hr. Helge Adam Møller kunne.

Han ved også godt, at jeg ikke har stået og talt om, at vi skulle lave en trafik, hvor der ikke kan ske ulykker overhovedet. Det ved hr. Helge Adam Møller udmærket godt. Det er jo vås.

Men det, som hr. Helge Adam Møller burde respektere, er sine egne tal fra planen. Det var f.eks. at holde det op imod Sverige og England og sige, at det mål, det tal, man har dér, som er helt fremme ved vores måltal, har de jo allerede i dag. Altså det er samme ulykkestal pr. indbygger, som vi sigter på om 12 år.

Kl. 16.00

Det står så fremragende i de plancher, det står også i selve handlingsplanen, men det stod så fremragende i de plancher, som hr. Helge Adam Møller lagde frem på overheaden, da han præsenterede Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan med hensyn til, hvordan vi kunne gøre det. Der stod: Hvis vi bare vil holde de gældende regler for sele, for spritkørsel og for hastigheder, er vi allerede fremme ved målet.

Så er det, at jeg ikke kan høre, at hr. Helge Adam Møller vil sige til sin regering: Sørg nu for, at der kommer de penge. Sørg for, at der kommer den kontrol. Sørg for, at det her sker. Det står alt sammen i planen, der står, hvordan man gør. Der skal nogle penge til, men vi får dem masser, masser af gange igen. Ikke bare får

vi det igen som sparet menneskelig lidelse, vi får det også igen som økonomi.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jo, men hvis det bare var så let, at en regering, uanset om det er den ene eller den anden, kunne få 5,2 millioner danskere til at danse efter sin pi-be, så var der ingen problemer.

Det er helt rigtigt, at hvis ingen kørte spritkørsel, hvis alle spændte sikkerhedsselen og alle holdt hastigheden på landeveje, i byer, så vil jeg godt føje til, som jeg altid sagde dengang, at så kunne vi sætte hastigheden op til 130 km/t. på motorvej og stadig væk få 40 pct. færre dræbte. Det var, hvad vi kunne.

Men det er der jo ingen regering der kan bestemme. Lad mig bare minde om, at der i dette land omkommer ca. 10.000 hvert år på grund af rygning – ca. 10.000; det er altså 20 gange mere. Det ved alle folketingsmedlemmer også. Alligevel er der selv her en tredjedel af Folketingets medlemmer, der ryger, på trods af at man ved, at det er 20 gange farligere end at færdes i trafikken.

Det er jo ikke noget, man kan få pålagt. Vi kan agitere for det. Men i sidste instans er det de enkelte mennesker, der indimellem opfører sig mere eller mindre tåbeligt, og det er svært at lovgive imod.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Vi forhenværende rygere ved, at rygning er narkomani. Jeg går ikke ud fra, at hastighedsforbrydelser er narkomani. Så vil jeg dertil lægge, at hvis vi også tager leveår, vil vi se, at det er meget sjældent, tobak slår unge mennesker ihjel. Det er et andet sted, det sker.

Dernæst vil jeg lige sige om den der tobakskampagne – nu er det ikke det, vi skal diskutere i dag, men jeg har alligevel lagt mærke til, at det er et af de steder, regeringen også har skåret, altså på det forebyggende arbejde dér. Men lad det nu være.

Jeg vil godt tilbage igen og sige, at bare denne regering ville gå så seriøst ind i det, som vi var ved at lægge op til, for det kneb også med den gamle regering, det synes jeg ikke vi skal lægge skjul på; der var vi faktisk i gang med nogle initiativer, der skulle sættes igennem, vi havde nogle diskussioner om puljerne, men der var nogle finanstekniske ting, som kom til at genere

os. Men vi var i hvert fald på den her led enige om, at de penge skulle sættes af.

Hvad angår forskningen, var vi stolte af den forskning, vi havde. Vi var stolte – ikke af Rådet for Trafiksikkerhed, det var jeg minsandten ikke stolt af – men af Danmarks TransportForskning. Det, der foregik ude i Ermelunden, var jeg stolt af. Og jeg var stolt over det, der foregik foranlediget af Transportrådet. Vi var stolte over det.

Så kom denne hærgende regering og ødelagde det hele, og så står man bagefter og siger: Ja, det er jo ikke så nemt. Vi kan jo ikke bare sådan få folk til at opføre sig ordentligt. Vi har ikke nogen kampagnepenge længere. Vi har ikke nogen kontrolpenge længere. Vi taler om fartnarkomaner, som om de var narkomaner ligesom rygere. Man ved godt, at man kan, hvis man gør en ordentlig, seriøs indsats.

Det er f.eks. dér meget interessant at se USA, hvor der gøres en seriøs indsats på de her punkter her. Der kan man godt få folk til det. Det er »smak« med fotofartfælderne på motorvejene i USA, det ved hr. Helge Adam Møller også godt. Det er simpelt hen sådan, at hvis man kører nogle ganske få kilometer over: Pang! Så bliver man fotograferet, og der er ikke nogen nærtagenheder med hensyn til, hvem der sidder ved rattet eller noget som helst. Der falder bøden til bilens ejer, og så holder de op med at køre for stærkt.

Tredje næstformand (Kaj Ikkast):

Hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg har den grundlæggende demokratiske opfattelse, at når en ny regering med et nyt flertal kommer til magten, er den i sin gode ret til at foretage nye prioriteringer, flytte om på områder, flytte om på bevillinger. Det er jo det, der er meningen med demokratiet.

Jeg er også af den helt grundlæggende opfattelse, at hvis man gør det, må man stå ved det, så må man stå ved de nye prioriteringer, man foretager.

Derfor synes jeg, at som noget af det første må vi jo have regeringen til åbent at erkende, som den kun delvis gør nu, at man har syntes, der var nogle penge, der var overflødige her, faktisk halvdelen af de samlede midler, og at man mener, at de havde været bedre givet ud til skattestop og andre ting. Derfor vil jeg gerne stille justitsministeren tre spørgsmål, som jeg håber hun har mulighed for og vilje til at svare på.

Kl. 16.05

Det første spørgsmål er, om ministeren kan bekræfte, at regeringen som sin første gerning – jeg snakker ikke om, hvad man har gjort i dag eller i forbindelse med investeringsplanen – skar Rådet for Større Færdselssikkerheds driftsbudget med 5 mio. kr. og fjernede puljer til kampagner for 20 mio. kr., fjernede den såkaldte trafikpulje på 58,7 mio. kr., skar i Vejdirektoratets rådighedspulje fra 117 mio. kr. til 50 mio. kr., nedlagde Transportrådet, 20 mio. kr., skar Danmarks TransportForskning fra 27 mio. kr. til 20 mio. kr., fjernede Trafikministeriets og Justitsministeriets puljer vedrørende trafiksikker og miljørigtig transport, ca. 3,9 mio. kr., at man altså skar for i alt små 200 mio. kr. Kan justitsministeren bekræfte, at det var det, man startede med at gøre? Man startede med at skære 200 mio. kr. på hele dette område. Det var spørgsmål nr. 1.

Spørgsmål nr. 2: Hvis justitsministeren kan svare ja – det tror jeg hun kan – på det første spørgsmål, mener justitsministeren så helt seriøst, som det er fremgået af dagspressen, at alle disse 200 mio. kr. gik til tant og fjas, til at forskønne rundkørsler rundt omkring i landet, til interaktivt teater?

Må jeg i øvrigt lige i den forbindelse helt i parentes bemærke, at dette interaktive teater, som justitsministeren har set sig gal på, mig bekendt er privat finansieret og i øvrigt har fået utrolig god evaluering, som også hr. Jacob Buksti har været inde på.

Men altså, mener justitsministeren, at alle de 200 mio. kr., man tidligere brugte, og som regeringen nu har skåret, blev brugt til tant og fjas?

Spørgsmål nr. 3: Mener justitsministeren slet ikke, at de besparelser, man har foretaget, har haft nogen betydning for vores muligheder for at opfylde Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan, herunder de 62 punkter? Jeg må desværre sige, at jeg er ret sikker på, at de har ret stor indflydelse på vores muligheder for at nå målene. For det første mener jeg, at de nye initiativer, regeringen så har taget – og det vil jeg til gengæld gerne medgive, at af de 15 mio. kr., man nu smider på bordet, kan jeg ikke helt gennemskue, hvor mange der er nye og gamle – uden alle omstændigheder er noget lapperi.

Det der med at lave klatvask og smide lidt penge her og lidt penge hist og pist, men uden mulighed for langsigtet planlægning, er ikke en måde at lave en forsvarlig plan, en strategisk planlægning på. Klatvaskeri er jo som bekendt noget, der kan gøre lidt ved udseendet, men

ikke noget ved lugten, og jeg synes stadig væk, regeringens politik lugter på det her område.

Så vil jeg gerne nævne et eksempel, bare ét eksempel ud af de 62 områder, som vi har arbejdet med i Færdselsikkerhedskommissionen, og som nu er blevet neddroset fuldstændig som konsekvens af besparelserne. Det er nemlig et område, som jeg ellers normalt ville forestille mig at en konservativ minister ville være lykkelig for at stimulere, nemlig arbejdet på virksomhederne og samarbejdet med det private erhvervsliv om de her indsats, men det er fuldstændig neddroset, hvis man nu ellers skal tro Justitsministeriets egen status.

Så sent som i morges modtog jeg – ministeren har jo modtaget et brev allerede i oktober uden at gøre så meget ved det – på baggrund af debatten i medierne en henvendelse fra ALKA Forsikring, der helt af sig selv og finansieret er gået i gang med et stort projekt i Vejle Amt, hvor man forsøger lige præcis at sætte ind over for de unge, hvor man tilbyder de unge en særlig præmiedsættelse, mod at de går på et kursus, hvor de lærer, at de faktisk ikke kan køre bil, hvis de kører stærkt, hvor man også har bevilget penge til det her kursus og sammen med amtet, der så stillede kørebaner til rådighed, har markante resultater på det her område og nu siger: Det vil vi gerne udbrede til hele forsikringsbranchen, vi vil gerne arbejde på det, vi vil gerne komme videre, det behøver ikke engang koste det offentlige særlig meget.

Men der er lukket og slukket!

Det er sådan et område, hvor jeg bare tænker: Hvis man endelig vil skære så mange midler, hvorfor tænker man så ikke kreativt og prøver noget andet? Det virker, som om man er gået fuldstændig i stå.

Jeg synes simpelt hen, at det her er et område, hvor regeringens politik er under al kritik. Man skærer uden at sætte noget i stedet; man har ingen visioner, og man vedkender sig ikke engang det ansvar, som helt åbenlyst ligger på denne regerings skuldre.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Kl. 16.10

Keld Albrechtsen (EL):

Den tragiske kendsgerning, når vi diskuterer trafikikkerhed, er, at selv med en forstærket indsats, selv hvis vi f.eks. havde en anden regering, der virkelig ville sætte ressourcer ind på

trafikikkerhed, ville det kræve en hel ekstraordinær indsats at nå målsætningen om en reduktion af antallet af drab og alvorlige ulykker på 40 pct. i perioden frem til 2012.

Selv om det jo ikke engang er et acceptabelt niveau – naturligvis, for en ulykke er én for meget – så er situationen altså den, at hvis den målsætning bare nogenlunde skal opfyldes i perioden frem til 2012, skal der gøres mere på området og ikke mindre. Derfor er det jo forstemmende, at der så i dag kom et forslag til vedtagelse, der godkender regeringens passivitet på det her område. Det er forstemmende.

Det er jo sådan, at hvis man for alvor skal ændre situationen omkring trafikdrab, er det sådan nogle ting som kollektiv trafik, cykelstier, trafikregulering for de bløde trafikanter i de trafikalt tungt belastede områder i de store byer osv., som virkelig batter noget.

Den nuværende regering er ikke indstillet på i sin trafikplan virkelig at opprioritere den kollektive trafik, men er indstillet på fortsat at lade den kollektive trafik smuldre: takststigninger, udliciteringer, manglende bevillinger til fornyelse af jernbanestrækninger. Vi må se frem til en periode, hvor den kollektive trafik fortsat vil forvitte, og hvor f.eks. antallet af passagerer på S-tog og andre strækninger vil fortsætte med at falde, fordi virkningerne af privatiseringer og takststigninger vil tvinge folk over i bilerne.

Den udvikling vil man så også fra regeringens side yderligere opmuntre ved at prioritere pengene til at bygge motorveje for yderligere at få folk ud af togene og over i bilerne.

Så regeringens politik er grundlæggende gearret efter at fremme privatbilismen og svække den kollektive trafik og dermed altså også øge antallet af trafikofre. Det er jo den helt basale kendsgerning omkring udviklingen i trafikken, at bare for at holde antallet af trafikdrab på det niveau, det er i dag, skal der som følge af regeringens satsning på privatbilismen hvert eneste år gøres en indsats.

Vi har jo altså også set, at det sidste år, hvor vi har tal fra, er antallet af ulykker ikke faldet, men tværtimod steget. Og vi kan se, at på væsentlige punkter er vi i vanskeligheder med at leve op til målsætningen. F.eks. når det gælder cyklist, ja, så ligger vi der, hvor det på nuværende tidspunkt tyder på, at vi ikke længere kan holde målsætningen, allerede inden virkningen af regeringens nedskæringer for alvor har vist sig.

Så det er en meget deprimerende situation, og hvis regeringen skulle til eksamen alene på sin

trafikikkerhedspolitik, er jeg bange for, at karakteren ville ligge omkring 03, i hvert fald ikke højere. Det er jo ikke noget særligt godt udgangspunkt, vil jeg sige.

Vi vil fra Enhedslistens side opfordre til, at de tre partier, der står bag det forslag til vedtagelse, der om lidt bliver vedtaget af Dansk Folkeparti, Venstre og De Konservative, prøver at gå ind i en dialog med oppositionen, om det virkelig skal være sådan, det skal fortsætte i de kommende år, for så ligger trafikikkerhedsarbejdet i ruiner.

Jeg var til møde, som jeg allerede har nævnt det, i Færdselssikkerhedskommissionen i går. 62-punkts-planen, en fornuftig plan, som er en minimumsbetingelse for at kunne holde målsætningen, ligger i ruiner. Arbejdet i kommissionen går på vigtige områder nærmest baglæns. Det burde hos medlemmerne af Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti give anledning til selvransagelse og overvejelser om, hvorvidt den politik, som man har tilladt ministeren at føre, skal have lov til at fortsætte uændret. Men det bliver desværre resultatet i dag. Vi vil ikke acceptere det fra Enhedslistens side, og vi vil ikke medvirke til at vedtage det forslag, som de tre borgerlige partier har fremsat.

Kl. 16.15

Jann Sjursen (KRF):

Denne forespørgselsdebat er jo foranlediget dels af L 2, motorvejshastighedsforslaget kunne man kalde det, dels af de nedskæringer på færdselssikkerhedsområdet, som er gennemført, siden den nuværende regering tiltrådte.

L 2 har vi jo haft lejlighed til at diskutere i Folketinget, så den vil jeg ikke gøre så meget ved i denne her anledning, men jeg vil da ikke undlade den bemærkning, at når vi fra Kristeligt Folkepartis side fandt, at det var et højest besynderligt forslag, var det ikke så meget på grund af forslaget om at hæve hastighedsgrænserne – det har vi jo før set fra Venstre og De Konservative. Uanset at vi er voldsomt imod det forslag, fordi vi mener, det vil føre til flere trafikdræbte, så var det alligevel sammenkædningen med nogle færdselssikkerhedsmæssige forslag, som gjorde, at man må sige, at det i det hele taget er en højest besynderlig måde, regeringen ønsker at varetage færdselssikkerheden på ved at kæde det sammen med højere hastighedsgrænser.

Med hensyn til nedskæringer på færdselssikkerhedsområdet har det efter vores opfattelse slået meget klare skår i det ellers udmærkede

færdselssikkerhedsarbejde, der er gjort i de sidste år. Det gælder ikke bare i forhold til Færdselssikkerhedskommissionens arbejde, men også meget af det arbejde, der er udført på baggrund af de forskellige puljer, som er blevet etableret i forbindelse med forskellige finanslovaftaler.

Overordnet set synes vi fra Kristeligt Folkepartis side, at det er vigtigt at holde fast i Færdselssikkerhedskommissionens målsætning: »Hver ulykke er én for meget«. Det er det, fordi de menneskelige tragedier og omkostninger i forbindelse med de mange færdselsulykker og også trafikdræbte er meget store, men også fordi de økonomiske omkostninger er det.

Der er altså meget gode grunde til at investere i bedre færdselssikkerhed; der er gode grunde til en forstærket forebyggende indsats; der er gode grunde til også i forbindelse med færdselssikkerhed at forstærke kontrollen af, at vi som trafikanter overholder de bestemmelser, der nu gælder; og endelig er der også god brug for en fremadrettet trafikforskning, som kan være med til at finde nye løsninger, som igen kan føre til færre trafikulykker og færre trafikdræbte.

Jeg vil ikke undlade – uanset at alle disse initiativer også betinger offentlige, altså statslige midler – i denne debat at nævne, at til syvende og sidst er selvfølgelig også holdninger i trafikken afgørende. Det er ikke længere, som det engang var, in at køre spritkørsel; det er nærmest yt. Jeg tror, det er vigtigt, at vi i debatten om bedre færdselssikkerhed også lægger tyngden på en debat om selve vores trafikkultur. Der er mange fartbølger – også i overført betydning – i trafikken, og det gør, at vi ikke bare må tage en holmgang i denne her omgang med regeringens nedskæringer, men i virkeligheden også med os selv og hinanden om, hvad det er for en mangel på hensyn, vi viser, når vi færdes i trafikken, fodgængere, cyklister, bilister osv.

Der er brug for, at vi holder hinanden fast på, at det også er den enkelte personlige ansvar at tilsikre, at vi får nedbragt antallet af trafikulykker og trafikdræbte.

Men uanset disse meget vigtige holdninger og debatten om en bedre trafikultur i det hele taget må vi alligevel på bundlinjen konstatere, at regeringen siden dens tiltrædelse har skåret drastisk i mange af de penge, som ellers er gået til god færdselssikkerhedspolitik og fremme af en sådan, og det er derfor, vi fra Kristeligt Folkepartis side i dag har været medforslagsstillere på denne forespørgsel og også er medforslagsstille-

re på det forslag til vedtagelse, som er fremsat af Socialdemokratiets hr. Jacob Buksti på en række partiers vegne.

Jeg vil godt understrege her ved afslutningen af debatten, at vi ikke kan støtte det forslag til vedtagelse, som Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti har fremsat. Det er jo et skønmaleri og en virkelighedsflugt i forhold til det, der er virkelighedens verden, når man ser på, hvordan det er gået færdselssikkerheden i Danmark siden regeringens tiltræden. Jeg vil næsten sige, at det er skamløst uden lige at fremsætte et sådant forslag, når man ser på, hvad der rent faktisk er blevet vedtaget på det her område.

Derfor bliver det helt klart den røde knap, Kristeligt Folkeparti trykker på, når det kommer til afstemning som det første forslag.

Kl. 16.20

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil starte med at takke forslagsstillerne for, at vi har haft den her mulighed for at udveksle synspunkter, selv om man jo i hvert fald må konstatere, at der på nogle strækninger har været meget langt mellem de synspunkter, som har gjort sig gældende her i salen.

Jeg tror, at der, når vi kommer til slutningen af dagen og skal se fremad, faktisk er en meget stor enighed her i Folketinget om, at trafikikkerhed er noget, der vedrører os alle sammen, og trafikikkerhed skal veje meget tungt i det videre arbejde, men også – og det skal være min indgangsreplik til besvarelsen af ordførernes taler – at trafikikkerhed altså starter med den enkelte selv.

Jeg er meget enig i de betragtninger, hr. Jann Sjursen kom med, om, at man kan tale meget om penge på det her område – og jeg skal nok komme tilbage med besvarelse af nogle af de konkrete spørgsmål, der har været omkring finansiering – men uanset om vi taler om det ene beløb eller det andet beløb til kampagner og det ene beløb eller det andet beløb til øvrige trafikikkerhedsmæssige forbedringer, så kan vi gøre meget her fra Folketinget med hensyn til penge, men de rigtig store syvmileskridt kommer først til at ske den dag, der sker en holdningsændring i befolkningen.

Jeg er ikke bleg for at sige fra talerstolen i dag, at det er min opfattelse, at vi har en elendig trafikikkultur i Danmark. Det er en trafikikkultur, som der skal arbejdes utrolig meget med.

Hr. Jann Sjursen har fuldstændig ret i, at hvor det måske for 10 år siden var om ikke fuldt ud

acceptabelt, så i hvert fald ikke noget man talte om, at folk tog bilen hjem selv i stærkt spirituspåvirket tilstand, så er det i dag ikke længere acceptabelt nogen steder. Hvis man kommer i private selskaber eller andre steder, så føler folk et ansvar, et personligt ansvar, når de sidder sammen med en person, der hælder sig fuld af alkoholiske drikke; den person skal ikke have lov til at tage bilen hjem, man tager nøglerne fra vedkommende og siger, at så må vedkommende tage en taxa.

Den samme holdningsbearbejdning bliver vi nødt til at arbejde videre med, for så vidt angår den mere brede trafikikkultur i Danmark. Hvem af os kan sige, at vi nogen sinde har kørt på et stykke motorvej uden at være kommet ud for bilister, der for manges vedkommende opfører sig decideret rethaverisk? De lægger sig ud i det yderste spor, kører med vilje for langsomt eller ligger og slingrer ud og ind efter forgodtbefindende. Mange ønsker simpelt hen at vise: Det er mig, der bestemmer i trafikken, nu må de andre indrette sig efter den måde, jeg ønsker at føre min bil på. Hvor mange gange oplever vi ikke, hvis vi ligger på en almindelig hovedlandevej, at en person, der ligger foran én, sætter farten op, når man forsøger at overhale vedkommende – altså decideret trykker på speederen og ikke på bremsen?

Der er mange eksempler på, at vi har en utrolig dårlig moral i trafikken. Unge mænd er med rette blevet prygelknaber, fordi de udgør et helt særligt problem.

Jeg må sige, at helt grundlæggende mener jeg, at vi i den offentlige debat skal tage fløjls-handskerne af og være mere barske i vores vurdering og i vores tale til den danske befolkning om den måde, man opfører sig på i trafikken. Jeg tror, at først når vi gør det, vil mange af de øvrige gode tiltag, forbedring af »sorte pletter«, forbedring af forholdene i vejkrydsene, kampagner målrettet mod brug af seler, målrettede kampagner f.eks. på hastighedsområdet, virkelig for alvor slå igennem.

Et af de spørgsmål, der er gået igen i dag helt generelt, har været spørgsmålet om sanering af puljer, nævn, råd osv., som blev gennemført i forbindelse med regeringens tiltrædelse, og der er ingen grund til at skjule, at der dér skete en ret stor sanering af mange af de puljer, nævn og råd, der var. Regeringen havde den opfattelse, at der var behov for at se på tingene med nye øjne, og det er der ingen grund til hverken at skamme sig over eller skjule; sådan var det.

Jeg er altså enig i, at der naturligvis skal ske en kontinuerlig indsats også på de områder, hvor der var puljer, nævn og råd, og det, som regeringen har valgt at gøre, for så vidt angår trafikikkerhedsområdet, er jo at investere ad flere forskellige veje.

Kl. 16.25

Vi har i dag diskuteret regeringens investeringsplan, hvor det er korrekt, at der er to beløb, man kan hæfte sig ved, dels den ene milliard kroner ekstra, dels den halve milliard kroner, så det i alt er 1,5 mia. kr., der er afsat. Pengene skal både gå til trafikikkerhed og til kapacitetsfremmede tiltag.

Da det hører under trafikministerens område, må jeg sige, at for de af ordførerne, der ønsker at gå dybere ind i, hvordan de penge på et tidspunkt vil blive udmøntet, er det altså til trafikministeren, spørgsmålene skal stilles. Men mange af pengene vil gå til trafikikkerhed; så meget ligger klart. Her er regeringens klare prioritet – det vil jeg godt sige i dag – især de »sorte pletter«, vejkryds og andre steder, hvor der sker uhyggeligt mange uheld, ikke mindst også dødsuheld.

For så vidt angår spørgsmålet om kampagne-midler, fremgår det jo meget klart af det forslag til vedtagelse, som regeringspartierne sammen med Dansk Folkeparti har fremsat, at én ting er, at vi har skaffet penge til indsatsen for 2003, men vi lægger også op til i forbindelse med finansloven for 2004, at der bliver en diskussion af den kontinuerlige indsats også på det område, der vedrører kampagnerne.

For så vidt angår de spørgsmål – og måske også lidt den forvirring – der har været om kampagner, vil jeg sige, at på det område har vi fundet nye penge. Jeg har redegjort for, at det vil blive afsat 15 mio. kr. til kampagner. Med hensyn til den tidligere regerings indsats på området, hvis vi tager 1998-2001, var der tale om, at der i gennemsnit var afsat 10 mio. kr. fra den gamle regering. Vi afsætter nu 15 mio. kr., hvilket altså er 50 pct. mere, end hvad den tidligere regering brugte i gennemsnit; der er nogle år, hvor man afsatte mere, der er nogle, hvor man afsatte betragteligt mindre.

Pengene vil bl.a. gå til en selekampagne, de vil gå til en hastighedskampagne – det spurgte fru Margrete Auken om, og det er altså en hastighedskampagne – og så er der motorvejsfor-slaget som en tredje ting. Så for at det skal være fuldstændig klart, så taler vi ikke om, om man så må sige, den samme kampagne to gange. Så må

vi se, hvad der ellers måtte være, og hvad der er penge til inden for det niveau.

Der har været tale om – jeg tror, det var hr. Keld Albrechtsen, der nævnte det – at regeringen skulle have 03 for sine færdselssikkerheds-mæssige initiativer. Det mener jeg nu ikke er korrekt. Der er blevet iværksat mange initiativer, og her synes jeg ikke, der er nogen som helst grund til at give målretningen af den automatiske hastighedskontrol knubbede ord med på vejen. Efter min mening er den nyorientering, regeringen har gennemført af den automatiske hastighedskontrol en meget, meget stor færdselssikkerhedsmæssig forbedring.

Sagen er jo den, at den tidligere regerings måde at håndtere den automatiske hastighedskontrol på gik ud på, at det skulle være en skjult hastighedskontrol. Med andre ord ville det som en tyv om natten komme springende i hovedet på folk; man ville få en bøde, såfremt man overtrådte hastigheden og det vel at mærke på nogle af de mest farlige vejstrækninger, vi har.

Jeg fandt den situation uacceptabel. Jeg mener, at det, der er målsætningen med en automatisk hastighedskontrol, er at sikre, at folk træder på bremsen frem for på speederen, og at man overholder hastigheden, så vi redder liv i trafikken.

Derfor har vi valgt at lægge samtlige strækninger ud på internettet i fuld åbenhed, sådan at bilisterne kan orientere sig om, hvor der er strækninger, herunder også strækninger, hvor der er vejarbejde – jeg tror, det var hr. Jacob Buksti, der var inde på den problemstilling – hvor man skal trykke på bremsen. Det er der gode grunde til. Det betyder så godt nok, at der kommer knap så mange kroner i statskassen, men jeg vil sige, at jo færre kroner, der kommer ind, desto bedre er det, for det viser jo altså, at man tager henstillingerne alvorligt.

Så vil jeg sige, at oppositionen jo i dag har kørt meget frem med overbudspolitik og talt om, at der er behov for mere og mere og mere. Jeg vil da glæde mig til også at se en anvisning på, hvor alle pengene skal komme fra til de initiativer, som man har talt så varmt for i dag.

Jeg kan i hvert fald garantere med hensyn til de penge, vi har fundet, de nye penge til kampagnerne, at de 13 mio. kr. i hvert fald under alle omstændigheder er nye – dem har jeg selv været med til at finde – og de 2 mio. kr. kommer fra trafikministerens pulje, og for så vidt angår de 2 mio. kr., skal jeg ikke kunne lægge hovedet på blokken med hensyn til, præcis hvor pengene

kommer fra, men – og det gælder også investeringsplanen – det er penge, der vil blive brugt, ting, der vil blive ført ud i livet.

Kl. 16.30

Så vil jeg sige generelt om debatten, at der har været mange indlæg og mange spørgsmål. Jeg tror, jeg nogenlunde har svaret på de fleste af dem. De har kredset meget om de samme emner.

Jeg mangler at besvare ét konkret spørgsmål fra hr. Martin Lidegaard, der var meget optaget af virksomhedsplanerne, og hvad der skulle ske på det område.

Til det vil jeg sige, at Nordjyllands Amt jo har forsøgt at videreføre nogle af de her planer, men man er stødt på mange problemer, og problemerne har bl.a. været spørgsmålet om sanktionering ved manglende overholdelse af retningslinjerne, hvorfor projektet ikke rigtig har kunnet flyve. Rådet for Større Færdselssikkerhed har nu fortsat dialogen med bl.a. Carlsberg, Lego og Post Danmark med henblik på at udvikle en ideel trafikikkerhedsplan for en virksomhed. Så på det område er det hele altså ikke skrinlagt; det fortsætter, men i en ny form.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg vil gerne spørge ministeren: Når der nu står i det forslag til vedtagelse, der er fremsat, at de, som altså vil stemme for det her, »bemærker sig, at justitsministeren vil iværksætte væsentlige nye kampagneaktiviteter ...«, og her understreger jeg *væsentlige* nye kampagneaktiviteter, inkluderer det så den selek kampagne, som Rådet for Større Færdselssikkerhed har søgt om 3 mio. kr. til – ja eller nej? For det er jo ikke nye midler så, det er jo bare en fortsættelse af de kampagne midler, som hidtil har været der. Hvis det er sådan, at det gør det, er det jo faktisk forkert, hvad der står heri.

Jeg synes så i øvrigt, det er helt guddommeligt morsomt, at der står heri, at man »opfordrer regeringen til fortsat at være opmærksom på mulighederne for at iværksætte nye initiativer ...«. Det svarer jo fuldstændig til den der generelle leveregel om, at færdselsloven ikke gælder, man skal bare afpasse hastigheden efter forholdene; regeringen skal bare afpasse sin adfærd efter forholdene, så går det nok alt sammen.

Så kan jeg se på formanden, ...

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Ja tak.

Jacob Buksti (S):

... at nu skal jeg have et svar.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Ja.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne kvittere for ministerens svar. Jeg var også glad for, at ministeren helt åbent sagde, at der var blevet skåret ret dramatisk ved regeringens tiltræden.

Jeg tror, at vi har brug for måske at få indsnævret det lidt. I hvert fald er der mange journalister, der over for mig har tilkendegivet, at de er lidt forvirrede.

Kan ministeren bekræfte, og nu skal jeg forsøge at gøre det let for ministeren, for vi skal ikke helt ned i detaljen, at der i alt, hvis vi tager samtlige puljer – jeg vil ikke remse dem alle sammen op igen, det har jeg allerede gjort to gange i dag – er blevet skåret i størrelsesordenen mellem 150 og 200 mio. kr. på dette område alt i alt? Det ville være rart, synes jeg, for så skal vi ikke bruge tid på at diskutere *det* længere.

Og så kunne jeg godt tænke mig at høre, om ministeren allerede nu har en idé om, hvorvidt der er brug for yderligere midler i 2004 og årene fremefter. Eller er det alt for tidligt overhovedet at tage den diskussion?

Som det allersidste vil jeg sige, at jeg egentlig overhovedet ikke er uenig med ministeren i det med trafikulturen, og at det har en enorm stor betydning, og at hver enkelt af os har et ansvar i trafikken, men jeg kunne godt tænke mig at spørge ministeren: Hvordan tror ministeren, det påvirker kulturen i forhold til hastigheder, at man nu ønsker at fremsætte lovforslag om højere hastigheder, og at den konservative ordfører i dag står og siger, at han egentlig godt forstår, at folk kører for hurtigt, fordi det er nogle mærkelige love, vi har vedtaget? Hvordan skal vi nogen sinde nå til det punkt, hvor folk har samme forhold til at køre for hurtigt, som de har til at drikke for meget, hvis det er *de* politiske signaler, vi udsender?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ministeren brugte en del tid på at skælde befolkningen ud og sige, at befolkningen kører helt forfærdeligt, og så sagde ministeren, at det så var holdningerne, man måtte ændre.

Men kan det så ikke bekymre ministeren, at B.T. kan dokumentere, at to ud af tre politikere må erkende, at de kører for hurtigt? Halvdelen af dem har endda fået en fartbøde. Er ministeren så ikke enig i, at hvis det er holdningerne, det alene skal komme an på, så står det sådan set skralt til, og så skulle ministeren nok begynde med at skælde Folketinget ud, i hvert fald den halvdel af Folketingets medlemmer, der ikke overholder fartbestemmelserne?

Jeg vil så spørge ministeren: Den pensionist, der bliver kørt ned, og som ikke kører bil, kan vel ikke være indbefattet i den del af befolkningen, som fik et møgfeld af ministeren, og der skal vel gøres en indsats for, at den pågældende pensionist ikke bliver kørt ned, uanset holdninger eller ej?

Kl. 16.35

Jeg synes ikke rigtig, ministeren ramte plet med den tale, i hvert fald hvis ministeren mener, holdninger er det allervigtigste, for så burde ministeren vel gå foran og understrege, at så skal vi ikke køre for hurtigt i trafikken.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Først til hr. Jacob Buksti: Der har ikke været afsat midler til en selekcampagne for 2003, før de penge blev afsat nu. Det bliver jeg nødt til at sige; så står det fuldstændig klart. Det er nye penge, der er fundet, uanset hvilken opfattelse hr. Jacob Buksti måtte have.

Regeringens politik er jo for øvrigt, at vi ikke skal have den her automatik med, at der er visse ting, der bare kører under alle omstændigheder. Hvert år må hver sag tages op til fornyet overvejelse, og så må man vurdere, hvad der er fornuftigst at bruge pengene på af gode kampagner og gode ideer fra de aktører, der er på banen.

Jeg må også sige til hr. Jacob Buksti – det nåde jeg ikke i min første besvarelse, men nu kom det op igen – om det her med, at det er lige meget, om folk overholder reglerne: Det er bestemt ikke lige meget, om folk overholder reglerne. At den automatiske hastighedskontrol er kommet ud på internettet, tror jeg har en ekstrem stor færdselssikkerhedsmæssig effekt.

Men det er jo ikke sådan, at vi ikke har et færdselspoliti, der færdes overalt på vores vejnet. Det er jo ikke sådan, at folk kan føle sig sikre på ikke at blive snuppet, alene fordi man ved, man kører i et område, hvor der ikke er automatisk hastighedskontrol. Der er der naturligvis

også færdselspoliti, der færdes, og naturligvis skal man overholde færdselsloven.

Til hr. Martin Lidegaard må jeg sige, at jeg allerede har svaret på de overordnede betragtninger om, hvad der skete med råd, nævn og puljer i starten af 2002, så der er ingen grund til at gennemgå det, og der er ingen grund til forvirring om det. Hr. Martin Lidegaard kan gå tilbage og se alt, hvad der er foregået i forbindelse med finansloven, hvis hr. Martin Lidegaard er forvirret over det.

Med hensyn til signalet om motorvejsforslaget mener jeg, der blev sendt et godt og et stærkt signal med L 2. Der er nemlig to hovedsynspunkter. For det første: Hastigheden kan kun sættes op de steder, hvor det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, altså hvor vejene er bygget til den hastighed, som vi fastsætter. Det andet er, at vi i forbindelse med L 2 gennemfører en stribe initiativer, som har til hensigt at forbedre færdselssikkerheden. Det er alt lige fra blink ved vognbaneskit og en målrettet kontrol af bilisterne på motorvejene til det, man en gang imellem må sige, folk i hvert fald altid kan forstå, nemlig når de rammes enten på pengepunger eller på deres kørekort.

Det bliver jo sådan, hvis L 2 bliver vedtaget, at folk, der overtræder hastighederne markant på motorvejene, hurtigere mister deres kørekort end dem, der kører for hurtigt på landevejene. Vi sætter jo grænsen ned for, hvor hurtigt der sker en frakendelse af kørekortet i forbindelse med motorvejsforslaget. Derudover har jeg valgt som et nyt initiativ at indføre et højhastighedstillæg, så alle, der kører over 140 km/t. de steder, hvor man må køre 130, får et ekstra økonomisk smæk oveni.

Så signalet er overhovedet ikke til at misforstå for befolkningen: Vi vil ikke tolerere, at man kører for stærkt.

Til hr. Keld Albrechtsen, som er optaget af, om færdselsloven også gælder herinde i Folketinget. Færdselsloven gælder for alle. Jeg synes da bestemt heller ikke, det er kønt, at der er så stor en del af Folketinget, der har overtrådt færdselsloven og har modtaget en bøde for at køre for hurtigt. Jeg har ikke selv nogen sinde modtaget en bøde for at køre for hurtigt, men jeg synes ikke, det er godt, at der er så mange medlemmer af Folketinget, der har været så uagtpågivende. Jeg skal ikke være skinhellig selv og sige, at jeg aldrig tror, at nålen har bevæget sig på den forkerte side af speedometeret, men selvfølgelig skal man starte med sig selv og

forsøge at overholde reglerne og køre så fornuftigt som overhovedet muligt.

Men jeg må sige til hr. Keld Albrechtsen, at det altså ikke alene er overtrædelser af hastighedsgrænserne, der er problemet. Der er utrolig mange problemer i den måde, folk færdes på i trafikken, måden, vi opfører os på, som jeg nævnte, den rethaveriske måde at opføre sig på, måden, hvorpå man tror, man på en eller anden måde kan dominere et trafikbillede og måske genere andre trafikanter mest muligt. Det bliver vi altså nødt til at arbejde med, og jeg tror, det er en holdningsbearbejdning, der vil tage noget tid, men jeg opfordrer alle, der interesserer sig for trafikikkerhed, til at være meget åbenhjertige og meget engagerede i debatten, så vi får åbnet øjnene hos alle borgere her i landet.

Kl. 16.40

Vi skal sikre, at den ældre pensionist, der ikke har bil, og som f.eks. bliver banket ned i et almindeligt vejkryds, hvor vedkommende er på vej over gaden, ikke mister livet, og det gør vi altså kun, hvis vi går hårdere til værks over for de mange, der desværre har en noget flosset moral.

Det gælder folk med biler, men det gælder så sandelig også folk på cykler. Man kan overhovedet ikke færdes i København uden at se cyklister, der kører imod ensretningen, og som blæser på, at der holder en bil parkeret fuldstændig klistret op af et fortov, næ, det er lige op over fortovet og hen og så ud og holde foran bilen igen.

Der er masser af unoder i trafikken, som vi kan gøre noget ved; og der nytter det altså ikke noget, hvis ikke man tør tage bladet fra munden og sige: Det er for dårligt. Og det er det.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

De unoder, justitsministeren beskrev før, tyder nu på, at det er hende selv, der ligger ude i yderbanen; man kan altså ikke ligge i yderbanen med 110 km/t., man kan slet ikke ligge derude og køre for langsomt, men man kan heller ikke ligge derude med 110 km/t., så bliver man mobbet ind igen med det samme, så jeg ved ikke, hvem det er, der ligger ude i yderbanen med 110 km/t. og kører for langsomt, hvad det er for en oplevelse, man får. Det tyder på, at man selv er en fræser derude. Men lad nu det ligge.

Det er de der puljepenge. Jeg har fået fat i Rådet for Større Færdselssikkerheds ansøgning, og det er klart, at udgangspunktet er de kampag-

ner, der var i gang over 3-4 år, at så kommer vi til 2003, og der stryger vi alle bevillinger – det har været forudsat, at de kørte, det var simpelt hen flerårskampagner – og så kommer man bagefter og siger: Nu bevilger vi alligevel til jer. Og så kalder man det nye penge og nye initiativer.

Det er det, der ikke rigtig er fair, for det vi andre regnede med, efter at vi havde fået handlingsplanen igennem, var, at de kampagner, der var iværksat – først og fremmest hastigheds-kampagner og selekcampagner, som kørte landsdækkende – løb over flere år, og pludselig var der niks penge til dem. Så er det selvfølgelig godt at vide, at nu kommer der penge til dem, men det er lidt at smykke sig med lånte fjer, når man siger: Nu kommer jeg med en stor, ny, flot bevilling, når det bare skulle mangle.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Det er i forlængelse af fru Margrete Aukens indlæg. Det fremgår jo tydeligt i forbindelse med selekcampagnen, at der er udarbejdet en 3-årig kampagnestrategi, og det, Færdselssikkerhedskommissionen så sent som i går diskuterede, var, hvorfor den tredje del af puljemidlerne ikke var udløst. Det er de så blevet i dag, og det er helt fint, men at kalde det for iværksættelse af væsentlige nye kampagneaktiviteter, når det alene er et spørgsmål om fortsættelse af en aktivitet, der har været i gang, mener jeg er at overdri-ve.

Så vil jeg gerne bede ministeren forholde sig til, om hun, når hun nu mener, der nærmest er sket en forøgelse på 50 pct. i forhold til den tidligere regering, så er uenig med direktøren for Rådet for Større Færdselssikkerhed, når han til Berlingske Tidende i går anslog, at kampagnebudgettet er halveret fra 20-30 mio. kr. i de tidligere år til 12-14 mio. kr. sidste år. Når man lægger 15 mio. kr. til, så er vi altså tilbage, hvor vi begyndte; vi starter med en halvering, og så får vi en fordobling. Er det så ikke rigtigt, at så er vi tilbage ved 0?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne takke ministeren for hendes bekræftelse af, at det altså er i størrelsesordenen 150-200 mio. kr., der er blevet skåret. Når jeg spurgte, var det ikke, fordi jeg selv var forvirret, jeg kender såmænd udmærket tallene, men det var, fordi der er flere repræsentanter for regerin-

gen, der har været ude at benægte de fakta, men nu har jeg fået dem bekræftet, tak for det.

Så var der ét yderligere spørgsmål, som ministeren sikkert glemte midt i alle de andre, nemlig hendes holdning til de år, der kommer nu, dvs. efter 2003. Er det sådan, at det vil være regeringens politik fra nu af, at man ikke lægger langsigtede planer for bevillingerne, men vil tage hver finanslov og se: Hvor mange penge er det nu, der er brug for? Er det 5 eller 10 eller 15? Eller er det sådan, at man er indstillet på at lægge det fast for f.eks. en 4-årig periode, sådan at aktørerne på det her område har mulighed for at foretage en lidt længere planlægning? Har ministeren en holdning til f.eks. 2004-2008?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Vi skal åbenbart fortsætte diskussionen frem og tilbage. Der er det at sige til det, for så vidt angår kampagnemidlerne: Vi valgte at sige, at vi slår en streg i sandet og starter forfra. Rådet for Større Færdselssikkerhed og andre kan søge om penge til kampagner, og der vil blive taget stilling fra sag til sag.

Kl. 16.45

Uanset hvordan man vender og drejer sagen i Folketingssalen i dag, er det sådan, at hvis man går tilbage fra 1998 og frem til regeringsskiftet og tager et gennemsnit af, hvad den gamle regering gjorde, så er der her tale om et løft i kampagnemidler i forhold til det, den gamle regering præsterede.

Man kan så være hånlig og sige, at der ikke er tale om væsentligt nyt, og at det er nogle kampagner, som vi nok alligevel ville have viderefinsansieret. Ja, i hvert fald delvis, for man var jo ikke oppe på det samme niveau som det niveau, som vi er oppe på nu, hvis man tager et gennemsnit.

Det korte af det lange er, at jeg er glad for, at der er så stor opbakning til, at der er blevet fundet penge til at lave kampagner også i år, og det er jo egentlig også sådan, jeg betragter den store, voldsomme interesse for den sag.

Til hr. Martin Lidegaard vil jeg sige, at for så vidt angår spørgsmålet om de næste par år, er der jo afsat et meget, meget stort beløb i form af regeringens investeringsplan, de 1,5 mia. kr., hvoraf nogle af pengene jo altså vil gå til trafik-sikkerhed.

Men jeg vil da sige til hr. Martin Lidegaard og til andre her i Folketinget, som i dag har talt om, at der skal afsættes penge – og da jeg ikke går ud

fra, at det er fantasipenge, men at man har den reelle politiske råstyrke til også at møde op og fortælle, hvor pengene skal findes henne – at det selvfølgelig er klart, at regeringen er åben i forbindelse med finanslovdraftelserne også på det her område. Det fremgår også meget klart af forslaget til vedtagelse.

Så hvis man ønsker at afsætte flere penge til området, er man meget, meget velkommen til at møde op, både med ønsker om flere penge og naturligvis også med fornuftige forslag til, hvor pengene skal findes henne, så finansloven også kan hænge sammen.

Jeg vil gerne slutte af med at takke for en – synes jeg – god debat. Et eller andet sted havde jeg måske håbet på, at der havde været en større opbakning til den vedtagelse, som regeringen er medforslagsstiller til, men jeg er sikker på, at med det engagement, jeg har hørt i dag, vil der fortsat i Folketinget være stor opbakning til at styrke trafik-sikkerheden også i årene fremover.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg skal ikke lægge skjul på, at når jeg hører ministeren her, og når jeg læser Berlingske Tidende i dag, så synes jeg, det ville klæde ministeren at være mindre arrogant i sin tone over for den debat, som foregår her i Folketinget.

Jeg ved ikke, hvilket udtryk man må bruge i det juridiske sprog, men når man skriver heri, at man vil iværksætte væsentlige, nye ...

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jeg vil godt bede om mere ro i salen, så man kan høre de guldkorn, der kommer.

Jacob Buksti (S):

... kampagneaktiviteter, så nytter det altså ikke noget, at ministeren står heroppe og ligesom bebrejder os andre, at vi ikke interesserer os for det, når vi kan konstatere, at store dele af det er kampagner, som allerede er planlagt. Det kan godt være, at ministeren vil kalde det for nye aktiviteter, men det er da vanskeligt inden for det danske sprogs rammer at få det til at være væsentlige, nye aktiviteter.

Jeg vil også gerne spørge ministeren, om ministeren ikke kan se, at når man lægger 2.300 strækninger ud på nettet, og der ligger vejarbejderne mig bekendt ikke, så er baggrunden jo, at det er særlig farlige strækninger. Hvordan vil ministeren så forklare over for resten af befolkningen, at man får hastighedsbøder andre ste-

der, for hele logikken i ministerens sprogbrug er jo, at de ikke er farlige?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil dog godt love ministeren, at bortset fra hendes fartøgning, for den kan jeg altså ikke se at der er ét anstændigt argument for, har jeg da ikke hørt noget, som vi ikke vil støtte. Altså det, vi har klaget over, var, at det var for småt, men vi vil naturligvis støtte det.

Jeg vil da anbefale SF's gruppe, at vi stemmer imod det forslag til vedtagelse, det er for tyndt, men vi vil selvfølgelig støtte alle gode initiativer, der er. Det skal der ikke være noget problem i.

Men jeg vil godt stadig væk sige til ministeren om de penge, vi har til rådighed, for jeg er ikke sikker på, at hun er blevet ordentligt oplyst, at der er sådan et run på de der ganske få penge, der ligger ovre i Trafikministeriet, altså den der milliard. Skal vi sige det sådan, at det bliver i hvert fald en hård kamp for at få dem til at gå til færdselssikkerhed. Det er meget dyrere projekter, når man skal kapacitetsøge, så jeg ønsker held og lykke i kampen for at få fat i de penge til færdselssikkerhed. Der er skåret meget ned.

Ministeren har intet sagt om forskningen, og det er altså også et meget alvorligt problem, at den forskning ligger så ringe, som den gør, og at der er skåret så dramatisk ovre i Transportforskningsinstituttet, for vi har næsten ikke nogen færdselssikkerhedsforskning mere. Det kommer ministeren altså til at lide under, og det gør vi andre. Vi kommer alle sammen til at lide under det i de initiativer, der skal tages fremover.

Kl. 16.50

Jeg vil ikke helt formulere det, som hr. Jacob Buksti gjorde, for jeg synes sådan set, det er udmærket, at man også gør noget for at få håndhævet hastighedsgrænserne på de øvrige vejstrækninger, også på motorvejene, men jeg vil egentlig godt spørge ministeren: Hvordan skal det foregå på motorvejene? Jeg har spurgt om det før, jeg har ikke fået noget svar.

Hvis man nu siger, at man vil være hårdere efter de unge mennesker, de skal have skærpede straffe, man vil i det hele taget sætte hårdt ind, hvis folk overskrider de 130 km/t, hvordan skal det så blive opdaget? Hvis der kun kan bruges fartkontrol ved vejarbejde og man ikke er i gang med at tænke i andre modeller, så bliver jeg nødt til at sige, at det er altså for farligt at sende vores politifolk ud på de veje, sådan som der bliver kørt dér.

Jeg vil altså meget gerne – måske ikke nu, men så forholdsvis snart – have et bud på, hvordan vi får den kontrol ind, sådan at folk kan se, at det ikke kun er på de såkaldte udvalgte strækninger, at hastighedsgrænserne skal overholdes. Det skal de over det hele.

Tredje næstformand (Kaj Ikkast):

Hr. Jacob Buksti som ordfører for forslagsstillerne.

Så vil jeg gerne bede om lidt mere ro i salen.

Jacob Buksti (S):

Jeg kan forstå, at ministeren nu åbenbart er blevet helt mundlam, så vi ikke får svar på de sidste spørgsmål, men det er jo op til ministeren.

Jeg indledte med at sige, at dagen jo begyndte godt, for i går, hvor vi havde møde i Færdselssikkerhedskommissionen, var der ingen penge, men så var der lige pludselig en 14-15 mio. kr. her til morgen. Det gav selvfølgelig en pæn overskrift i Berlingske Tidende på forsiden, og det vil jeg gerne ønske ministeren tillykke med. Vi har så fundet ud af, at meget af det er lånte fjer og genbrug, og det er der jo så ikke noget at gøre ved.

Jeg har tidligere sagt, at det her forslag til vedtagelse, som Dansk Folkeparti nu medvirker til, jo er fuldstændig guddommeligt i retning af at være indholdsløst. Altså alene den sætning, der siger, at man opfordrer regeringen til fortsat at være opmærksom på mulighederne for at iværksætte nye initiativer, er jo virkelig noget, der flytter noget. Man må jo gå ud fra, at det er enhver regerings opgave. Det svarer til den der folkelige filosofi om, at man bare skal afpasse adfærden i trafikken efter forholdene, så gælder færdselsloven i øvrigt ikke.

Jeg synes, at det har været fuldstændig pinagtigt at opleve Dansk Folkeparti i den her debat. Man puster sig op og falder ned som ingenting. Vi er partier, som tager færdselssikkerheden alvorligt. Vi mener, det er en af de største udfordringer, vi står over for. Derfor er det også vigtigt, at man hæfter sig ved Færdselssikkerhedskommissionens rapporters vision om, at ikke bare er hver ulykke én for meget, nej, trafiksikkerhed starter med dig. Trafiksikkerhed starter altså også med de medlemmer, der er her i Folketinget og i regeringen, og det vil jeg gerne henstille til justitsministeren, at justitsministeren skriver sig bag øret.

Lov er lov, og lov skal holdes, hører vi igen fra de borgerlige politikere. Skulle vi ikke prøve

at starte med at gøre færdselsloven til en lov og ikke bare en vejledende bestemmelse?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 56 af Karsten Nonbo (V), Per Dalgaard (DF) og Helge Adam Møller (KF) (se side 5225) vedtoges med 55 stemmer (V, DF og KF) mod 42 (S, SF, RV, EL og KRF).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 55 af Jacob Bukstj (S), Margrete Auken (SF), Martin Lidegaard (RV), Keld Albrechtsen (EL) og Jann Sjørnsen (KRF).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 63:

Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af en pulje til ernæringsrigtig og økologisk mad i skoler og daginstitutioner.

Af Ritt Bjerregaard (S) m.fl.
(Fremsat 7/1 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Vi venter lige et øjeblik, så der bliver ro i salen. Jeg vil gerne bede dem, der vil gå, om at gå nu, så vi andre kan følge med.

Kl. 16.55

Forhandling

Fødevarerministeren (Mariann Fischer Boel):

Socialdemokratiets forslag, der er til behandling her i dag, tager udgangspunkt i et tidligere forslag om genopretning af Børnekostpuljen, og forslaget blev behandlet her i Folketinget i februar måned sidste år.

Forslagsstilleren mener ikke, at regeringens gode initiativ »Alt om kost – smag for livet« kan stå alene. Forslagsstilleren begrundede også for-

slaget med, at ved at afsætte penge direkte til støtte til madordninger vil ordningen på kort sigt medvirke til at reducere ernæringsproblemer hos børnene og på lang sigt forebygge senere opståede sundhedsproblemer.

Jeg er ikke uenig med forslagsstillerne i, at vi her har et problem, som vi også skal gøre noget ved, men jeg er ikke enig i, at løsningen er, at staten kaster 75 mio. kr. ind i en tilskudsordning, for det løser alligevel ikke problemet. I det store billede spiller statslige midler kun en mindre rolle. Vi så jo, hvor mange ansøgere der blev skuffet, da pengene skulle deles ud til Børnekostpuljen sidste gang. Den oprindelige Børnekostpuljes største virkning var at sætte problemet på dagsordenen, og det var i sig selv glimrende.

Mange skoler har så i øvrigt også masser af gode erfaringer med at integrere mad og måltider i dagligdagen, også uden at der er statsmidler i ordningerne. Ud over at bevilge tilskud til madordninger var der i den oprindelige Børnekostpulje afsat penge, der skulle medvirke til, at man kunne indsamle viden og også give informationer om gode måltidsordninger. Det er jo netop det, der er det centrale element i initiativet »Alt om kost – smag for livet«, og jeg er også glad for, at forslagsstillerne er enige i, at det er et godt initiativ. Det giver derfor meget mere mening at understøtte lokale frivillige initiativer, og det er derfor, vi har igangsat initiativet »Alt om kost – smag for livet«, der også medvirker til at sætte fokus på hele den problematik, der er omkring børn og unge, der vejer for meget.

Når vi taler om mad og måltidsordninger til børn og unge i skoler, daginstitutioner og fritidshjem, er det væsentligt, at det er op til de lokale initiativtagere selv at afgøre, om de vil prioritere, og hvordan de vil prioritere de forskellige madordninger. I den beslutning kan der ligge en masse overvejelser, og det er ofte enslydende spørgsmål, som vi bliver stillet over for. Rejseholdets og hotlines formål er derfor netop i den indledende fase at være behjælpelige med at besvare en masse af de spørgsmål, der kan opstå, når en idé lokalt begynder at tage form, når der lokalt opstår et ønske om, at man får lavet en model i sin lokale skole eller sin lokale institution.

Fødevarerdirektoratet har jo også for nylig haft et udkast til en ny vejledning om madordninger i børneinstitutionerne i høring. Det er hensigten med vejledningen, at der skal gives bedre mulighed for, at man kan lave fælles mad