

ledningen. Det er kendsgerningen, og det gennemsyrrer også tankegangen i det her forslag.

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Jeg vil såmænd blot takke repræsentanter for et flertal af Folketingets medlemmer for den positive modtagelse.

Det er klart, som det også er sagt, at der er en sammenhæng mellem det her og det tidligere lovforslag. Der er også en sammenhæng mellem det her forslag og de overvejelser, vi i øvrigt gør os. Det drejer sig om beskatningen af kvoteområdet. Vi har en række andre tilsvarende kvotesystemer på landbrugsområdet og på andre områder, som vi regner med at komme med udspil om inden sommerferien.

Alt i alt vil jeg sige, at der har været en rimelig positiv forståelse for dette forslag, og det er jeg taknemlig for.

Kl. 14.20

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

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

19) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 137:

Forslag til folketingsbeslutning om en styrket færdselssikkerhed for de mest udsatte i trafikken.

Af Frode Sørensen (S) m.fl.
(Fremsat 27/2 2004).

Sammen med denne sag foretoges:

20) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 138:

Forslag til folketingsbeslutning om en styrket færdselssikkerhed for unge og knallertkørere.

Af Frode Sørensen (S) m.fl.
(Fremsat 27/2 2004).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Lene Espersen):

Der er næppe nogen i denne forsamling, der kan være uenig i, at vi skal gøre, hvad vi kan for at beskytte de mest udsatte i trafikken. Jeg kan også tilslutte mig, at ulykkestallene for børn og ældre er på et uacceptabelt højt niveau. Som det vil fremgå af mine kommentarer til beslutningsforslagenes enkelte punkter, gøres der af samme grund allerede i dag en stor indsats for at øge færdselssikkerheden på dette område.

I beslutningsforslag nr. B 137 foreslås, at alle kommuner pr. 1. juni 2005 skal have gennemført trafiksikkerhedsplaner for at styrke færdselssikkerheden for de mest udsatte i den lokale trafik. Vedrørende dette forslag har jeg indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet.

Af Trafikministeriets udtalelse fremgår det, at der i de senere års samarbejde mellem stat, kommuner og amter på trafiksikkerhedsområdet bl.a. har været fokus på udarbejdelse af lokale trafiksikkerhedsplaner. Trafikministeriet har i den forbindelse oplyst, at alle amter i Danmark har udarbejdet en lokal handlingsplan for trafik-sikkerhed.

For kommunernes vedkommende viser en opgørelse foretaget i 2002, at 166 kommuner på dette tidspunkt havde eller var ved at udarbejde en plan for trafik-sikkerheden, 46 kommuner havde en anden plan for trafik, hvori trafik-sikkerhed indgik, mens 63 kommuner i 2002 fortsat manglede at udarbejde en lokal handlingsplan for trafik-sikkerhed.

Vejdirektoratet har som hjælp og inspiration til de kommuner, der mangler at udarbejde en plan for trafik-sikkerhed, på en ny internetside på vejsektorportalen samlet erfaringer og ideer til, hvordan man udarbejder en lokal trafik-sikkerhedsplan.

For at inspirere kommunerne til at udarbejde og vedtage en lokal handlingsplan for trafik-sikkerhed har Trafikministeriet desuden af restmidlerne fra trafikpuljen afsat midler til at støtte udarbejdelsen af lokale handlingsplaner i de kommuner, der mangler en sådan.

Som det fremgår, foretages der altså allerede i dag en særlig indsats for at sikre udarbejdelsen af lokale trafik-sikkerhedsplaner.

I beslutningsforslaget anføres det også, at der som led i den lokale trafikplanlægning skal indføres en hastighedsgrænse på 30 km/t. på veje omkring daginstitutioner, skoler, plejehjem og ældreboliger. Som bekendt er der allerede i

dag hjemmel i færdselsloven til lokalt at fastsætte differentieret hastighedsgrænser. En lavere hastighedsgrænse kan fastsættes, hvor det konkret ikke findes forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med en hastighed svarende til den generelle hastighedsgrænse. Dette omfatter bl.a. tilfælde, hvor en nedsættelse af den gældende hastighedsgrænse skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister.

Samtidig fremgår det af det forslag til en ændring af færdselsloven, som jeg fremsatte i november, at regeringen har lagt op til en øget anvendelse af differentieret hastighedsgrænser. Dette er gjort særligt med henblik på at ændre hastigheden i nedadgående retning.

Overordnet set mener jeg, at det vil give et særdeles diffust trafikbillede rent hastigheds-mæssigt, hvis der på vejene omkring alle de nævnte institutioner og ældreboliger m.v. skal indføres en hastighedsgrænse på 30 km/t., for der findes jo et ret stort antal daginstitutioner, plejehjem, ældreboliger og skoler. Hvis alle områder omkring disse institutioner m.v. skal omkranses af vejskilte, tror jeg ikke, at særlig mange bilister vil kunne overskue, hvornår de kører ind og henholdsvis ud af en 30-km/t.-hastighedsbegrænsning.

Den eksisterende mulighed for at ændre de generelle hastighedsgrænser i tilfælde, hvor konkrete færdselshensyn tilsiger det, er efter min opfattelse ikke alene tilstrækkelig, men også mest hensigtsmæssig, for så kan hastigheden nemlig sænkes lokalt af de myndigheder, der har det bedste beslutningsgrundlag, og det er altså i disse situationer det lokale politi og de lokale vejmyndigheder og ikke os her på Christiansborg.

I forlængelse af forslaget om lokale trafikikkerhedsplaner i alle kommuner foreslås der øget fokus på sikker færdsel i trafikken for børn og ældre. Også for dette forslags vedkommende har jeg indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet.

Det fremgår af Trafikministeriets udtalelse, at ca. 60 pct. af det samlede antal trafikulykker sker på det vejnet, som primærkommunerne er ansvarlige for. Der findes imidlertid ikke i dag en samlet status over kommunernes registreringer af trafikulykker. Det nye fælles samarbejde om trafikuheld mellem Vejdirektoratet, amterne og kommunerne indebærer, at der vil blive arbejdet hen imod etablering af et fælles system til udpegning af sorte pletter. Der vil nok gå nogle år, før systemet er færdigtaget.

I Vejdirektoratet er man endvidere i gang med at vurdere eksisterende og mulige nye arbejdsmetoder for at udpege sorte pletter. Vejdirektoratets indsats på området har hidtil været koncentreret om vejanlæggenes udformning samt lokale projekter. Herudover har Vejdirektoratet bidraget med erfaringsopsamling og formidling af viden til kommuner og amter. Vejdirektoratet vil også fremover kunne vejlede kommunerne i arbejdet med at forbedre forholdene for børn og ældre i trafikken ud fra de foreliggende vejledninger m.v.

Endelig kan jeg nævne, at Rådet for Større Færdselssikkerhed i 2004 har fået bevilget midler til et projekt om ældre i trafikken, herunder om ældre som cyklister og fodgængere.

Samlet set gøres der således allerede i dag en stor indsats for at sætte fokus på sikker færdsel i trafikken. Regeringen kan på den baggrund derfor ikke støtte beslutningsforslaget.

I beslutningsforslag nr. B 138 opfordres regeringen til at iværksætte initiativer med henblik på at styrke færdselssikkerheden for unge og knallertkørere. Forslagsstillerne har på den baggrund fremsat forslag om, at knallerter skal indregistreres og forsynes med nummerplader. Som det fremgår af regeringens trafikredøgørelse fra september 2003, overvejer regeringen at indføre en nummerpladeordning for de knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, hvilket vil sige knallerter, som maksimalt må køre 30 km/t. Det skal i den forbindelse nærmere overvejes, om og i givet fald efter hvilke retningslinjer de knallerter, der ikke i dag er omfattet af en registreringspligt, ville skulle omfattes af kravet om registrering.

Justitsministeriet har derfor anmodet Rigspolitichefen om at nedsætte en arbejdsgruppe med henblik på at vurdere muligheden for registrering af ikkeregistreringspligtige knallerter og i givet fald udarbejde en model for registrering af disse knallerter. Arbejdsgruppen skal endvidere fremkomme med forslag til nødvendige ændringer af love og administrative forskrifter. Det er Rigspolitichefens umiddelbare vurdering, at det vil være muligt inden for rammerne af det nuværende nummerpladesystem at forsyne knallerter, der ikke i dag er registreringspligtige, med nummerplader.

Der foreslås endvidere, at der indføres en skærpet kontrol med og sanktioner mod forhandlere, der har medvirket til at tune knallerter. Knallertforhandlere kan efter den nuværen-

de lovgivning på området straffes, hvis det af politiet kan bevises, at der er solgt tuningsdele, eller hvis forhandleren har foretaget tuning af en knallert. Det kan dog ofte vise sig vanskeligt for politiet at bevise, hvem der har foretaget konstruktive ændringer af en knallert, da knallertføreren typisk vil være meget tilbageholdende med at oplyse om og i givet fald hvem der har medvirket til tuning af knallerten.

Rigspolitichefen har imidlertid oplyst, at der indledes strafferetlig efterforskning mod forhandleren, hvis der foreligger en konkret mistanke om, at knallertforhandleren ved medvirken til tuning af knallerter har begået et strafbart forhold. Der har i de senere år alene været rejst tiltale mod knallertforhandlere i et par sager, men Rigspolitichefen har oplyst, at politiet også fremover vil have opmærksomheden rettet mod denne type af sager.

Jeg vil samtidig oplyse, at der for øjeblikket arbejdes på at indføre såkaldte rullefelter, der ved en simpel måling af knallerters maksimalhastighed kan skabe grundlag for at rejse tiltale dels for overskridelse af den køretøjsbestemte maksimalhastighed, dels for, at der er foretaget konstruktive ændringer af knallerten. Disse rullefelter vil efter min opfattelse kunne begrænse antallet af knallerter, der er tunet og derved kører for stærkt.

Sidste punkt i beslutningsforslaget indeholder en opfordring til, at der sker en prioritering af forskning i unges trafikulturvaner. Trafikministeriet har i den forbindelse oplyst, at der allerede er gennemført og fortsat gennemføres en række projekter med fokus på unges trafikultur og trafikvaner.

Som et eksempel på disse projekter kan det nævnes, at amterne i Danmark i samarbejde med Danmarks TransportForskning arbejder på et projekt om udarbejdelse af et idéoplæg for fremtidige kampagner og tiltag over for unge trafikanter, som kan mindske risikoen for uheld. Danmarks TransportForskning gennemfører desuden et ph.d.-projekt om unges trafik og livsstil og et projekt om unges trafikale adfærd og holdning over tid.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har også gennemført en række kampagner og informationsprojekter målrettet de unge, hvilket har givet en række nyttige erfaringer med at kommunikere med de unge om risikofyldt adfærd i trafikken. Rådet for Større Færdselssikkerhed vil i 2004 i samarbejde med amterne udvikle en langsigtet kampagne, der gør de unge opmærksom-

me på risikoen og konsekvensen af deres færdsel i trafikken.

Endelig kan jeg nævne, at Færdselssikkerhedskommissionen netop har afholdt en konference om unge trafikanter. Der blev på konferencen orienteret om initiativer til at sikre en større færdselssikkerhed for denne gruppe trafikanter.

Regeringen kan på denne baggrund ikke støtte B 138.

(Kort bemærkning).

Frode Sørensen (S):

Tak til ministeren for indlægget. Jeg er glad for, at ministeren er enig i, at ulykkestallet er uacceptabelt højt, og når det er uacceptabelt højt, må vi jo gå ud fra, at vi skal gøre et eller andet ved det.

Jeg kan også bekræfte, for det står i forslaget, at der er 166 kommuner, der har en trafikikkerhedsplan, og jeg fornemmede hos ministeren, at det var en god idé. Derfor vil jeg gerne spørge ministeren, hvorfor det så ikke er en god idé, at de sidste 109 kommuner bliver pålagt at lave en trafikikkerhedsplan. Det er vel ikke nok, at amterne har en plan, det skal vel også dække de kommunale steder, og som ministeren var inde på, er det kommunerne, der har viden om de sorte pletter. Det er vel det, der skal til.

Kl. 14.30

Så vil jeg også gerne spørge ministeren: Hvorfor er 30-km-skiltningen anderledes ved institutioner end den, vi nu laver med de nye hastighedsbegrænsninger på motorveje, hvor vi har 130 km/t. og 120 km/t. og 110 km/t. og måske nogle andre? Den skilteforvirring har man ikke haft på motorveje, men den har man ved børneinstitutioner. Er ministeren ikke enig i, at der skal skabes tryghed for børn og forældre, der færdes omkring børneinstitutioner?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Hvis vi skal tage det sidste først, jo, det er jeg enig i, og derfor har jeg også fuld tillid til, at de lokale myndigheder, der nu engang er de bedste til at vurdere de lokale trafikforhold, også er dem, der må træffe beslutning om, hvorvidt der er behov for en differentieret hastighed i et givet område. Det mener jeg ikke er noget, som vi fra Folketingets side kan sidde og gøre os til genereltalsmand for, da de trafikale forhold, måden, institutioner og bygninger ligger på, varierer ganske meget i Danmark.

Til det andet spørgsmål om udarbejdelse af trafikikkerhedsplaner har jeg sådan set allerede tilkendegivet, at for regeringen er det også afgørende og vigtigt, at kommunerne udarbejder de planer. Derfor har man jo netop for at hjælpe de kommuner, der desværre ikke er kommet til vejs ende med det her projekt, faktisk gjort to ting.

Dels har man lavet en vejsektorportal, hvor der er en mulighed for at hente hjælp og inspiration, dels har man for at inspirere restmængden af kommuner endnu mere sikret sig, at de midler, der er tilovers fra trafikpuljen, kan blive brugt til at støtte udarbejdelsen, så vi får alle kommunerne med. Jeg mener faktisk, at de initiativer nok skal sørge for at få skubbet blidt, men også bestemt, til de kommuner, som ikke er med på vognen endnu.

(Kort bemærkning).

Frode Sørensen (S):

Er trafikministeren enig i bedømmelsen af, at da man i 1985 nedsatte hastighedsgrænsen i byerne fra 60 km/t. til 50 km/t., betød det en nedgang på 9 pct. i skadestilfældene og en nedgang i dødsulykker på 16 pct.? Er ministeren enig i, at det var en god ting, der skete dengang?

Med hensyn til knallerterne var jeg lidt overrasket over konklusionen, for det, jeg hørte, var rent faktisk, at ministeren er enig i, at vi skal have nummerplader. Ministeren er enig i, at der skal gøres noget ved dem, der tuner knallerterne. Jeg vil godt spørge ministeren: Mener ministeren, at TV 2 er bedre end politiet til at finde ud af, hvem der tuner knallerter? Jeg så for 3-4 uger siden, at TV 2 var gevaldigt i vælten med at fotografere forhandlere, der tunede knallerter. Kunne politiet ikke gøre det? Er ministeren ikke indstillet på den side af sagen?

Men det overraskende er egentlig, at når ministeren er enig i forslaget, hvordan kan ministeren så til sidst konkludere, at man ikke kan stemme for det?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Det første spørgsmål om nedsættelse af hastigheden var vist godt nok stilet til trafikministeren, men jeg vil da sige, at jeg er enig i, at steder, hvor man kan argumentere for det, og hvor der er meget færdsel, er det da givetvis rigtigt, og det var det også dengang, at nedsætte den generelle hastighed.

Det, jeg blot siger til hr. Frode Sørensen, er, at det forslag, som Socialdemokratiet her fremsæt-

ter, hvor man siger, at over en bred bank, uanset hvordan institutionerne ligger, skal man fastsætte en bestemt hastighed, det mener jeg ikke er hensigtsmæssigt.

Der er mulighed for det i dag, og hvis der er et sted, hvor der er mange, der færdes, og hvor det passer ind i trafikbilledet, har jeg tillid til, at så gør man det også lokalt.

Til spørgsmålet om, hvorfor regeringen ikke kan støtte B 138, så er det vel i bund og grund, fordi vi mener, at på alle de punkter, som er nævnt i forslaget, har regeringen allerede taget de fornødne initiativer. Så beslutningsforslaget er efter vores opfattelse ikke særlig nødvendigt.

(Kort bemærkning).

Morten Bødskov (S):

Da man lyttede til justitsministeren, fik man jo nærmest det billede, at denne regering var den, der på noget tidspunkt har været længst fremme i skoene, hvad angår trafikikkerhed og investeringer i god trafikultur, og jeg ved ikke hvad. Der blev også taget en masse andre organisationer ind, som måske ikke lige nødvendigvis har det helt store med regeringen at gøre, men fair nok.

Men sandheden er jo, at efter denne regering er trådt til, er der sket en i hvert fald på nogle områder ret dramatisk reduktion af de ting, der tidligere har ligget på trafikikkerhedsområdet. Den trafikpulje, man havde under den tidligere regering, er blevet reduceret ret kraftigt. Det var den, der støttede de her forsknings- og udviklingsprojekter netop i spørgsmålet om, hvordan vi kunne sikre bedre trafikikkerhed.

Vi har den her rådighedspulje, som også er blevet kraftigt reduceret, som havde nogenlunde samme hovedformål. Vi har spørgsmålet om Danmarks TransportForskning, som har fået færre midler, hvilket har betydet, at de har måttet reducere deres indsats. Så sandheden er væsentlig mere nuanceret, end justitsministeren fremlægger den.

Kl. 14.35

Når nu situationen er den, at der er en meget tæt sammenhæng mellem lokale trafikplaner i kommunerne og reduktion i antallet af tilskadekomne i trafikken lokalt, så synes jeg, at spørgsmålet til justitsministeren skal være, hvorfor justitsministeren så ikke vil gøre mere end at lave en hjemmeside, for at kommunerne kan blive presset til at lave de her planer. Det viser sig jo, at der er færre tilskadekomne, hvis kommunerne har en sådan plan.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Som jeg sagde i min helt indledende besvarelse, har jeg via en udtalelse fra Trafikministeriet fået oplyst, hvad man allerede har iværksat for at sikre, at der kommer en lokal trafikikkerhedsplan i de kommuner, som stadig væk er lidt bagefter.

Det er da kedeligt, at hr. Morten Bødskov ikke anerkender, at bl.a. det at lave en internetside på en vejsektorportal for de kommuner, der måske har syntes, at det var lidt uoverskueligt at gå i gang med, sagtens kan være en pædagogisk god måde at få sat kommunerne i gang med arbejdet på.

Som jeg også svarede hr. Frode Sørensen, har man fra Trafikministeriets side også valgt at lade de restmidler, der var tilbage fra trafikpuljen blive brugt til at understøtte udarbejdelsen af lokale handlingsplaner for trafikikkerhed, sådan at der altså også er en økonomisk håndsækning til dem, der stadig væk ikke har fået færdiggjort arbejdet.

Så må jeg jo notere mig, at Socialdemokratiet har en anden holdning, end regeringen har, til hele spørgsmålet om trafikikkerheden, men jeg synes jo, at regeringen har gennemført masser af gode ting, bl.a. også det initiativ, som jeg har redegjort for over for hr. Frode Sørensen for at sikre, at vi får bedre styr på de knallerter, som i dag ikke er registrerede.

Det tror jeg vil være med til at gavne den overordnede trafikikkerhed i vores samfund for slet ikke at tale om de generelle skærpelser, der kommer til at ske på færdselsikkerhedsområdet i forbindelse med vedtagelsen af lovforslaget om den øgede hastighed på motorvejene, den øgede kontrol, brugen af klippekort.

Der er masser af gode ting, der vil være medvirkende til at give en bedre trafikultur i Danmark og til at fremme færdselsikkerheden.

(Kort bemærkning).

Morten Bødskov (S):

Jamen vi er da fra Socialdemokratiet ganske godt tilfredse med, at man fra regeringens side gør noget, men det, at man gør noget på et område, skal ikke ligesom fjerne fokus fra det, der også er relevant, og det er det lokale spørgsmål. Det viser sig gang på gang, at det er relevant at lave de her planer.

Jeg vil bare konstatere i dag, at justitsministeren ikke vil gøre noget. Hun har mulighederne for det, men vil ikke gøre noget mere, således at

vi kan få presset de sidste kommuner til at få lavet disse planer.

Et andet punkt, der er i B 138, er spørgsmålet om, at vi ønsker et øget fokus på forskning i unges trafikultur og -vaner. Jeg var selv til stede på konferencen om unge trafikanter, og den var ganske fin, men meldingen var jo også, at der mangler muligheder for at gøre noget, og der mangler måske i særlig grad muligheder for at forske i det her.

Situationen er den, at vi inden for en meget kort årrække får ganske mange flere unge, der vil være i risikogruppen de første par år, de har kørekort. Hvordan synes justitsministeren, at regeringens besparelser på netop forskningsområdet, når det handler om trafikikkerhed, harmonerer med, at vi har en meget stor udfordring her?

Vi har behov for at få belyst de her trafikvaner, vi har behov for at få fundet nye initiativer til, hvordan vi kan forbedre indsatsen over for de unge. Det starter et sted, det starter i forskningen, det efterspurgte ganske mange på den her konference, og regeringen har skåret ned på de områder, hvor der kunne lægges forskning af den her karakter.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Først må jeg sige om handlingsplanerne i de kommuner, som stadig væk ikke har fået det gennemført fuldt ud, at jeg allerede har redegjort for, hvilke initiativer vi har taget for at sikre, at de sidste kommuner, der ikke er helt med, også kommer med på vognen, så at fremføre her, at der ikke sker noget, er ganske enkelt ikke rigtigt.

Spørgsmålet om forskning har jeg faktisk redegjort for ganske nøje, men fuldstændig som man næsten kunne forvente, er det socialdemokratiske svar, at alting skal have en pulje penge, og hvis den pulje penge ikke er der, så er der ingenting, der kan lade sig gøre.

Som jeg har sagt, er der allerede projekter i gang om udarbejdelse af idéoplæg, om fremtidige kampagner for unge trafikanter i Danmarks TransportForskning; man gennemfører et ph.d.-projekt om unge, trafik og livsstil; et projekt om unges trafikale adfærd; Rådet for Større Færdselsikkerhed, som rent faktisk har fået penge, vil jeg sige til hr. Morten Bødskov, gennemfører en række kampagner og informationsprojekter målrettet mod unge; og man vil i samarbejde med amterne lave en langsigtet kampag-

ne, der gør de unge opmærksomme på risikoen og konsekvenserne ved deres færdsel i trafikken.

Kl. 14.40

Så det her socialdemokratiske mantra om, at der ikke sker noget, synes jeg ikke er fair. O.k., Socialdemokratiet vil så gerne nogle andre ting, men kan vi ikke bare blive enige om, at der rent faktisk sker en hel del på det her område?

Så vil vi under udvalgsbehandlingen - noget af det hører under Trafikministeriets område - gerne tilbunds gående besvare spørgsmål om, hvad de her projekter går ud på, hvis det kan være med til at stille Socialdemokratiets spørgelyst om, hvad der sker på området. Men der sker altså ting, må jeg blot påpege over for hr. Morten Bødskov.

Karsten Nonbo (V):

Det er jo svært at komme efter en velforberedt justitsminister, som man er enig med, så jeg skal ikke gennemgå det hele, som justitsministeren har gennemgået. Jeg kunne godt tænke mig at starte med at svare på hr. Frode Sørensens to spørgsmål. Hvis han ville stille dem til mig, så har jeg i hvert fald svaret.

Jeg tror rent faktisk, at TV 2 er bedre til at efterforske end politiet, for TV 2 behøver ikke at overholde retsplejeloven. Det er politiet nødt til. Derfor kan TV 2 med alle deres skjulte kameraer osv. lave efterforskning, som politiet ikke kan lave.

Til det andet spørgsmål om skiltningen ved motorveje kontra ved daginstitutioner, så er der jo den forskel, at på motorvej kører alle i samme retning, i hver sin side af vejen selvfølgelig, og det drejer sig kun om biler, og det gør det alt andet lige lettere at skilte dér, end det gør ved en daginstitution. Her har man f.eks. et par villaveje på hver side, man har en tilkørsel til affaldscontaineren og meget andet. Altså der er en skiltskov i forvejen.

Jeg er lige ved at sige, at hvis man skal nå at læse de skilte, der er omkring institutionerne, så behøver vi efterhånden ikke at foreslå en hastighed, der er lavere end 30 km/t., for så er man nødt til at gå længere ned bare for at nå at læse skiltene.

Til selve forslaget kan jeg ikke knytte ret meget mere end det, justitsministeren sagde. Det er korrekt, som der blev sagt, at der er kommuner, som ikke har opfyldt at lave handlingsplanerne endnu. Jeg tror oven i købet, hvis jeg skal tilstå

det, at min hjemkommune nok også hører til blandt de 63, der er nævnt.

Problemet er jo med de små kommuner, at der handler man nok uden at lave planer, ligesom der nok er andre kommuner, der laver planer uden at handle. Og hvis vi påtvinger dem noget lige nu, så tror jeg, at de skal på den igen, hvis vi får den kommunalreform, som vi alle sammen mener at vi får.

Selvfølgelig ville det være rart, hvis hver kommune kunne aflevere sin plan til den nye kommune, således at man havde en tre-fire planer, der kunne smeltes sammen til en. Det ville der være meget godt og nyttigt i, for jeg ved, at med den størrelse min kommune har, har man i hvert fald ikke handleplaner for adfærd omkring lysregulering, for en sådan findes slet ikke i kommunen. Så det er et spørgsmål om at passe de forskellige handleplaner sammen. Så vil der alt andet lige være færre kommuner, der ikke har lavet handleplaner efter en kommunalreform.

Med hensyn til den lokale hastighedsgrænse er det især den, der gør, at vi fra Venstres side må sige nej til det beslutningsforslag, der hedder B 137. Vi vil ikke være med til en systemtankegang, hvor man konsekvent siger 30 km/t. ved institutionerne. Vi vil hellere have en skiltning, der er differentieret, en skiltning, der er der, fordi der er taget en individuel, seriøs vurdering af vejstrækning, sideveje og alt muligt andet. Om så den er på 30, 40 eller 50 km/t., er ikke det afgørende. Det afgørende er, at den er tilpasset de lokale forhold, der er på stedet.

Med hensyn til B 138 er Venstre lidt mere positiv, og det er da rigtigt, som hr. Frode Sørensen også sagde til justitsministeren, at der ligger vi nok ikke så langt fra hinanden, for jeg ser flere fordele ved indregistrering af knallerter: Det er jo et hjælpemiddel, hvis en knallerter er blevet stjålet; det er et hjælpemiddel til, at man kan melde den knallerter, der kører ned gennem gågaden med en passager bagpå.

Jeg tror, det var ovre i Horsens, man i går havde haft skærpet kontrol, hvor man havde konstateret omkring et halvt hundrede knallerter, der var ulovligt kørende. Så der er noget at tage fat på, og det er så det, justitsministerens folk gør, politiet.

Ligesom ved det samråd, vi havde i formiddags, kan man vælge at sige, at nu har vi en aktiv justitsminister med et aktivt politi bag ved sig, som gør noget mere, og så konstaterer man flere lovovertrædelser. Sådan vil det jo alt andet

lige være, når vi har en handlekraftig justitsminister, der sætter handling bag ordene, så kommer der flere overtrædelser. Det er ikke, fordi verden er blevet mere sort, end den hele tiden har været. Det er bare en konstatering af, at når man leder efter noget, er der større chance for at finde det.

Kl. 14.45

Om forskningen vil jeg sige: Det er ganske godt. Jeg kunne godt tænke mig at bede justitsministeren om at tage indenrigsministeren lidt i hånden og så få fremmet den debat, der er om registreringen på skadestuer kontra politiets registrering, således at det bliver mere en undersøgelse af skadeskulturen, end det bliver en egentlig undersøgelse af trafikskulturen, for det er vel skaderne, vi skal reagere på med henblik på at gøre noget ved dem.

Det skulle være mine indledende bemærkninger her, hvor der både er rødt og gult lys, det grønne det findes ikke, kan jeg se.

(Kort bemærkning).

Frode Sørensen (S):

Jeg troede egentlig også, at vores medier havde visse retningslinjer, når de skulle trænge ind på områder, om at overholde lovgivningen, men skidt nu med det i første omgang her.

Når hr. Karsten Nonbo siger, at på motorvejen kører bilerne i hver sin retning, så vil jeg mene, at det gør man vel da for pokker også på en almindelig vej, så det kan jeg ikke rigtig se forskellen på.

Mener hr. Karsten Nonbo, at i stedet for den måde, vi har formuleret det på, så skulle man bruge sådan noget som zoneområder? F.eks. i Dybbøl, hvor jeg bor, har vi et zoneområde omkring skolen, hvor man må køre 40 km/t, og det er da mit indtryk, at det fungerer godt. Kunne man ikke også bruge det i forbindelse med det her forslag?

Og med hensyn til det sidste: Kan jeg så opfatte det som en åbning, når hr. Karsten Nonbo blot er imod vores systemtankegang med 30 km-skiltning? Hvis vi kunne finde en eller anden fælles løsning, sætte os ned omkring et bord, Venstre og Socialdemokraterne, så kunne vi måske finde en løsning på det her.

Så må jeg selvfølgelig sige, at jeg glæder mig meget over den positive indstilling, der er til B 138.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Jeg bliver lige nødt til at forklare mig en gang til om det med motorvejene. Det, jeg mente, er, at der ikke er ret mange sideveje på motorvejene, der er ingen tilkørsler, der er ikke noget, der hedder ubetinget vigepligt for sidevejene altså, og der kommer ikke al mulig mærkelig færdsel. Det er deri, forskellen ligger mellem motorveje og vejene omkring daginstitutioner.

Ja, zoneområder ville nok være bedre end denne her rigide skiltning, der bare siger 30 km på vejen lige omkring, men jeg vil afvise, at det er noget, man skal foretage her fra Folketingets side. Jeg har en meget stor tillid til, at kommunernes tekniske udvalg nok skal iværksætte den skiltning, der er nødvendig omkring deres daginstitutioner.

Det har også noget at gøre med daginstitutionens beliggenhed: Ligger den meget tæt op ad vejen, eller ligger den langt til siden, men har stadig væk adresse på vejen? Hvornår skal man så skilte? Er det ud for den aktuelle adresse, eller er det ud fra de faktiske forhold på stedet? Jeg synes ikke, det er noget, vi bør blande os i i Folketinget.

(Kort bemærkning).

Frode Sørensen (S):

Det drejer sig lidt om det, som hr. Karsten Nonbo var inde på i første omgang. Vil hr. Karsten Nonbo forklare, hvad forskellen kan være på nødvendigheden af at foretage sig noget afhængig af kommunalstrukturen? Jeg er lidt i tvivl om, at det, fordi man lægger otte kommuner sammen, så har betydning for, at nogle planer skulle ændres. Jeg forstod på hr. Karsten Nonbo, at der var nogle planer, der skulle ændres i forbindelse med en eventuel ny kommunal struktur?

Hvis vi nu siger, at vi har en daginstitution eller et plejehjem, der ligger fuldstændig fredeligt et sted, og der er grusveje omkring, så er det ikke nødvendigt, men vil det ikke være sådan, at hvis der virkelig er fare på færde, synes hr. Karsten Nonbo så ikke som formand for Færdselsikkerhedskommissionen, at det vil være en god idé, at vi skaber tryghed for børnene, tryghed for forældrene, tryghed for de gamle, der skal færdes?

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Jo, det er jeg da fuldkommen enig i. Det, jeg bare ikke vil, er at skabe falsk tryghed; jeg vil skabe en individuelt vurderet tryghed omkring institutionerne. Så vi er helt enige i, at der skal være tryghed, det skal bare ikke være en automattryghed, som bliver en falsk tryghed, det skal være på baggrund af de reelle forhold på stedet.

Omkring kommunerne og færre handleplaner, så tror jeg, at jeg fik pointeret, at det jo ikke skal være en undskyldning for at sige, at nu laver vi ikke noget fra nu af og frem til efter kommunalreformen. Det var ikke sådan ment, det vil jeg gerne understrege.

Kl. 14.50

Men jeg tror nok, at der er så meget realisme i det, at nogle kommuner vil sige, at vi skal på den igen lige efter en kommunalreform, og så skal vi have strikket de ting sammen med de dele, man har i de andre kommuner, i den nye kommune, der bliver. Derfor vil det nok medføre, at der er nogle, der siger, at så klapper vi lige hesten og lader være med at lave den forkromede løsning før efter en kommunalreform.

Men det vil jo være klogt, mener jeg til gengæld, hvis man er en lille kommune at få lavet meget af det inden en kommunalreform, for så har man større chance for at få det med efter. Så det tror jeg nok vi er enige i.

Tredje næstformand (Kaj Ikkast):

Hr. Per Dalgaard som ordfører.

Per Dalgaard (DF):

Med B 137 vil Socialdemokratiet styrke færdselssikkerheden for de mest udsatte trafikanter. Det kan alle være enige om er en god idé, og selvfølgelig skal man styrke trafikikkerheden for svage trafikanter.

Der oplystes i forslaget tre punkter, som skulle være med til at opnå dette. Jeg vil lige gennemgå dem punkt for punkt:

Lokale trafikikkerhedsplaner i alle kommuner. Det er jo fastlagt, at kommunerne skal gennemføre en sådan, og der hvor det ikke sker, kan jeg kun opfordre borgerne til at rette henvendelse til deres kommune om, at der skal laves en sådan trafikikkerhedsplan for deres kommune.

Lokale trafikikkerheder på 30 km/t. som et diktat herindefra omkring daginstitutioner, skoler, plejehjem osv. Også dette er jo noget, der skal bestemmes lokalt ud fra de specielle forhold, som de givne veje i den enkelte kommune

nu har. Der er jo nok ingen, der kender de lokale veje bedre end kommunerne selv, og derfor synes jeg, det er en fin ting, hvis de f.eks. synes, at 30 km/t. er en god ting. Den kommune, jeg selv kommer fra på Djursland, har f.eks. indført, eller gør det snart, 40 km/t. omkring skoler og plejehjem, fordi vi skønner, at 40 km/t. er en passende hastighed.

Med hensyn til punkt 3: øget fokus på sikker trafik for børn og ældre, så er dette jo også en kommunal opgave, og Dansk Folkeparti finder, at det er en god og fornuftig kommunal opgave. De kender deres egen befolkning, deres egne veje og kan f.eks. i skoleregi sætte aktiviteter i gang over for skolebørnene, og i de ældreaktiviteter, som foregår mange steder ude omkring i kommunerne, kunne man jo også, hvis man fandt det betimeligt, drage trafikproblematikkerne ind over for de ældre.

Så jeg mener, der kunne være en god forbindelse mellem ældrepolitikken i kommunen og en trafikplan og information om trafik.

Således finder vi, at mange af de opgaver, der nævnes i beslutningsforslaget, allerede finder sted, og Dansk Folkeparti finder, at det skal forblive i kommunalt regi, idet de er de bedste til at kende de præcise forhold i de enkelte kommuner. På den baggrund kan vi ikke støtte B 137.

Vi tager B 138 i samme hug. I B 138 lægges der op til at indføre en registrering og en forsyning af knallerter med nummerplader. Også her er der tre punkter, som jeg vil gennemgå:

Nummerplader til knallerter finder Dansk Folkeparti er en god idé, og vi har hørt fra justitsministeren, at den opgave allerede er igangsat i Rigspolitiets regi, og foreløbige udtalelser herfra om nummerplader til knallerter viser sig at være positive. Vi kan da kun opfordre til det, og jeg vil spørge til, hvordan og hvorledes det egentlig går med den aktivitet, så vi kan få en information om, hvornår en sådan nummerpladeregistrering for knallerter kan gennemføres. Så er der skærpet kontrol og sanktioner over for forhandlere, der medvirker til at tune knallerter. Selvfølgelig skal de forhandlere, der gør sådan nogle ting, straffes.

Og sidst forskning i unges trafikultur. Også det er en aktivitet, der er i gang mange steder. Jeg kan forstå, at både Rådet for Større Færdselssikkerhed og Færdselssikkerhedskommissionen er med på banen. Men der skal ikke herske nogen tvivl om, at Dansk Folkeparti finder, at der kan gøres mere på det pågældende område, og vi vil gerne være med til at støtte, at der rent fak-

tisk gennemføres noget forskning i forbindelse med unges trafikvaner. Det kan kun give pote senere hen, at man gør det.

Så omkring B 138 er der mange gode intentioner, og vi vil gerne være med til at drøfte de gode hensigter yderligere, der ligger i B 138.

Kl. 14.55

(Kort bemærkning).

Frode Sørensen (S):

Jeg var meget glad for tilkendegivelsen om B 138, men der var en enkelt ting B 137. Hr. Per Dalgaard siger, at borgerne bør opfordre kommunen til at lave trafikplaner, og så er mit spørgsmål: Hvad nu, hvis der trods borgernes opfordring ikke sker noget? Vil hr. Per Dalgaard så være med til at sige: O.k., så må vi pålægge kommunerne det?

Jeg forstod også, at hr. Per Dalgaard mener, at det skal være en kommunal opgave at sikre det med hastighedsgrænserne. Vil det i princippet sige, at hr. Per Dalgaard egentlig mente, at man kunne ophæve hastighedsbegrænsningerne i kongeriget Danmark og så sige til den enkelte kommune: Det har I mest forstand på i jeres kommune, så nu bestemmer I, om der skal være fri hastighed eller 80 km/t. eller 60 km/t.?

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Nej, den konklusion kan man ikke drage af det, jeg har sagt her, og det ved hr. Frode Sørensen sikkert også helt udmærket. De hastighedsbegrænsninger og restriktioner, vi har i øjeblikket, synes jeg er helt fine, men at gennemføre en generel hastighedsbegrænsning på 30 km/t., hvor der måtte være et plejehjem eller en skole, der f.eks. ligger et godt stykke inde på en sidevej, det finder vi er overdrevet. Det vil jeg gerne overlade til det kommunale selvstyre at vurdere, og det er jeg helt sikker på at de gør efter bedste evne.

Der, hvor der mangler en trafikplan for kommunen, kan jeg igen kun opfordre borgerne til at skubbe på. Det er trods alt borgerne, der i den sidste ende bestemmer, hvem der skal sidde i sådan en kommunalbestyrelse.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Helge Adam Møller som ordfører.

Helge Adam Møller (KF):

Tak for de to forslag her, B 137 og B 138, og min konklusion adskiller sig ikke fra den, justitsmi-

nisteren og hr. Karsten Nonbo kom med, og det tror jeg også man havde forventet.

Men jeg vil da godt knytte et par kommentarer til nogle af tingene, fordi jeg synes, det er spændende at beskæftige sig med trafikikkerheden. Og jeg vil da godt give den ros til den gamle regering, at jeg synes, man med skiftende trafikministre - det lå jo der - ydede en stor indsats, hvad enten det var hr. Jacob Buksti eller fru Sonja Mikkelsen og andre i sin tid, for at gøre trafikikkerheden endnu bedre. Jeg er lige så glad for, at den nuværende regering har fortsat det gode arbejde, og det er jo også derfor, tallene trods alt hele tiden går den rigtige vej, på trods af at trafikken stiger.

Lad mig bare nævne, at sidste år havde vi et meget lavt antal dræbte og kvæstede på de danske motorveje, på trods af at gennemsnitshastigheden steg, og på trods af at der blev kørt flere kilometer, og på trods af at vi åbnede flere nye motorveje. Så det er gået den rigtige vej.

Lad mig minde om, at også tilbage da jeg begyndte at beskæftige mig med trafikikkerhed - det er helt tilbage til 1971 - da blev der dræbt 1.229 på de danske veje og kvæstet 27.000, og nu er vi nede på cirka en tredjedel af de tal, på trods af at trafikken er mere end fordoblet. Så i virkeligheden er trafik- og færdselssikkerhed jo et kæmpe succesområde.

Det betyder ikke, at vi er nået langt nok, for hver gang der bliver dræbt eller kvæstet én, er det selvfølgelig én for meget, men når man går ud og spørger menigmand, så tror de fleste faktisk, at det er blevet farligere at køre i trafikken, og rent statistisk er det seks gange så sikkert at køre i den danske trafik i 2004, som det var i 1971. Det tror jeg ikke der er mange der er klar over. Sådan er det bare.

Så til et par kommentarer. Det første med, at der skal være lokale trafikikkerhedsplaner i alle kommuner, synes jeg er godt at man arbejder hen imod. Jeg var selv med til at starte det i Trafikkerhedskommissionen. Der var ingen, der havde det. Nu har samtlige amter, det store flertal af alle kommuner det. Hvis jeg tager alle de største kommuner i dette land: København, Århus, Odense, Kolding, Fredericia, Hillerød, Nykøbing, Næstved, Ringsted, Vordingborg osv., så har det alle sammen. De, der mangler, er typisk nogle små eller mindre landkommuner, hvor der sker meget få uheld og bor meget få mennesker.

Så kan man sige, som forslaget lægger op til: Vi befaler, vi lovgiver, sådan skal det være. Jeg

tror altså, man når længere, ved at man sikrer sig, at der ude i de få kommuner, hvor det mangler, opstår en interesse for, at det er i deres egen interesse og det er godt for befolkningen i den kommune, der ikke har, at lave sådan en. Pisk kan indimellem være nødvendigt, men gulerod er nok så godt.

Jeg vil meget gerne være med til, hvis Socialdemokratiet eller andre vil bede om at få en liste over, hvad det er for 63 kommuner, der mangler, at hr. Frode Sørensen og jeg i fællesskab prøver at skrive til de måske 7 konservative og 30 socialdemokratiske borgmestre og spørger, hvorfor de ikke gør det. Det synes vi er en god idé. Men lad os prøve at opfordre til det frem for at tvinge dem. Så bliver arbejdet normalt også bedre, for så gør man det, fordi man selv har en interesse og ikke bare, fordi det er noget, Folketinget nu har bestemt.

Til nr. 2 om en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. på samtlige veje ved plejehjem og skoler og daginstitutioner: Jeg mener, at hr. Frode Sørensen jo selv i sit spørgsmål til hr. Karsten Nonbo leverede svaret på, hvorfor det ikke er det allerbedste forslag. Hr. Frode Sørensen sagde: Nede i den kommune, hvor jeg kommer fra i Sønderjylland, har vi lavet en zone omkring nogle daginstitutioner, hvor der er 40 km/t., fordi det synes vi er det helt rigtige. Netop. Hvorfor skulle man så indføre en fast grænse på 30 km, når nu hr. Frode Sørensen og politimesteren og borgmesteren og teknisk forvaltning har været ude at vurdere, at 40 km er det rigtige? Og hvis man havde vurderet 20 km i stedet for, så kunne man have sat det op. Det må da være dem, der bor i Sønderborg eller Augustenborg, der bedre kan vurdere, hvad det rigtige er, end hr. Helge Adam Møller eller hr. Frode Sørensen, der måske bor et helt andet sted.

Kl. 15.00

Så skal der sættes øget fokus på sikker færdsel i trafikken for børn og ældre. Ja, det gjorde man jo også under den gamle regering, og man gør det under den nuværende. Lad mig bare nævne nogle af de ting, som allerede er gjort: Vi indførte forleden på initiativ af en konservativ justitsminister, og tak for det, klippekort, som jo netop sætter ekstra fokus også på de unge, idet de unge allerede ved andengangs klip mister kørekortet, hvor de ældre kan tillade sig en gang mere.

Amterne har lavet nogle målrettede og meget flotte kampagner, eksempelvis »Dr. Driver« og »Skytsengelkampagnen« oppe i Nordjylland ret-

tet specielt mod unge. Det har de fået stor støtte og opbakning til at gøre. Jeg har da selv været med til at opfordre til, at man også gjorde det i andre amter; at man lærte af de gode kampagner. Så jeg synes i virkeligheden, at man gør meget.

Så lige til B 138, for tiden løber: Vi synes, det er godt, at der kommer nummerplader. Der skal være meget stærke argumenter i arbejdsgruppen under Rigspolitichefen, hvis vi skal sige nej. Det forudsiger jeg ikke.

Men det sidste med prioritering af forskning mener jeg ikke at der er behov for. Vi har masser af viden. Vi skal bare gennemføre det, og det er vi godt i gang med.

(Kort bemærkning).

Frode Sørensen (S):

Lige en tak på tidligere socialdemokratiske trafikministres vegne for den ros. Den tror jeg de vil være meget glade for at høre.

Hr. Helge Adam Møller sagde noget om, at nogle af de kommuner, der ikke har trafiksikkerhedsplaner, nok vil være de mindre kommuner. Det tror jeg faktisk er meget, meget rigtigt. Men jeg vil da gøre hr. Helge Adam Møller opmærksom på, at omkring færdselssikkerheden viser det sig altså, at der er flere dræbte og tilskadekomne i de tyndt befolkede områder end i de tæt befolkede områder. Det synes jeg lige vi skal være en lille smule opmærksomme på. Jeg vil da gerne have en kommentar til det, hvis det er muligt.

Så vil jeg også gerne lige vide, om jeg hørte rigtigt. For hr. Karsten Nonbo ville ikke være med. Han syntes, at det med de 30 km var lidt for systematisk. Så fortalte jeg om eksemplet i Sønderborg. Jeg må så sige, at på grund af at jeg jo er i Folketinget, har jeg ikke ret meget med det at gøre dernede udover, at jeg bor i området, og jeg skal selvfølgelig så køre efter de regler. For mig kunne det også have været 30 km.

Vil det sige, at hr. Helge Adam Møller også vil være positiv over for, at vi ændrer forslaget til, at vi f.eks. så på sådan nogle zoner i stedet for på den måde, som det var? Det synes jeg ville være fint og udmærket at få uddybet.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Nej, det vil jeg ikke være med til, selv om vi skrev 40 km her eller zoner, for det, der for mig er det afgørende, er, at der jo kan være kolossal forskel på, hvordan forholdene er ved en dagin-

stitution i Sønderborg og en daginstitution i Næstved eller en, der ligger inde på Nørrebrogade. Der er trafikken, der er gadens bredde, der er, hvor langt daginstitutionen ligger væk, der er, om der er cykelsti, om der er fortov osv. osv.

Derfor synes jeg, det er rimeligt, at de politikere, der bor der og har ansvaret for den befolkning, den lokale politimester, den lokale ingeniør ved teknisk forvaltning, som kender det, er dem, der er med til at afgøre det og træffe bestemmelsen i Sønderborg og i København og i Næstved, og ikke hr. Frode Sørensen eller hr. Helge Adam Møller. Vi kan da aldrig have den ekspertise, så hvorfor trække et eller andet firkantet ned?

Så kunne der også være de steder, hvor det var rimeligt med 20 km/t. De vil sige, at nu har Folketinget sagt, at det skal være 30 km/t., og så bliver det det, selv om vi synes, at det var meget mere hensigtsmæssigt med 20 km/t. Derfor synes jeg, det er for firkantet, og det er ikke hensigtsmæssigt.

(Kort bemærkning).

Frode Sørensen (S):

Jeg fik ingen kommentar til det med, at der er flere trafikdræbte pr. 10.000 indbyggere i de tyndt befolkede områder end i de tæt befolkede områder, men det kan vi selvfølgelig vende tilbage til.

Men det, som hr. Helge Adam Møller siger om skiltning ved institutioner, synes jeg er meget interessant. For det er selvfølgelig rigtigt, at der er forskel på, om en institution ligger ude i et mindre område, eller den ligger på Vesterbro, eller den ligger på Dybbøl Banke. Ingen som helst tvivl om den side af sagen.

Men forstår jeg hr. Helge Adam Møller rigtigt, når ordføreren siger: Det er faktisk nødvendigt at pålægge de kommuner, som ikke har trafiksikkerhedsplaner, at de skal have det. For det er jo på den måde, man egentlig finder ud af, hvor det eventuelt ikke er nødvendigt at have disse restriktioner.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Nej, der forstod hr. Frode Sørensen mig ikke helt rigtigt, for jeg mener udmærket godt, at man i en kommune kan have lokale hastighedsbegrænsninger, selv om man ikke har en trafikikkerhedsplan, hvad jeg kraftigt opfordrer til at man får, for hvis man laver den på frivilligt grundlag, lægger man flere kræfter og

mere energi og interesse i at overholde den. Men selv i nogle af de 63 kommuner, der ikke har det, kan man udmærket godt have lokale hastighedsbegrænsninger både omkring institutioner og i villakvarterer og andre steder. Det er der faktisk en del af de kommuner der har. Så de to ting hænger ikke sammen.

Kl. 15.05

Jeg er lidt bange for det, hvis man bare siger til nogle kommuner, også selv om de ikke har hjertet med, at det *skal* I lave, for så kan de sætte en ingeniør til det eller for den sags skyld mig, hvis jeg blev ansat i kommunen. Jeg kan godt lave sådan en plan på 2 dage, og så er den lavet, og derefter bliver den lagt ned i skuffen. Det giver jo ikke mere trafikikkerhed.

Jeg vil hellere have, at byrådet og borgmesteren på baggrund af gode erfaringer fra det amt, de er en del af, eller nabokommunen, siger: Sådanne ting må vi også have, for det er godt for os og vores borgere.

Så altså mere gulerod, mindre pisk. Det er min pointe. Vi er uenige, men o.k., sådan er det.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt starte med at sige tak til Socialdemokraterne for de her to forslag, som SF - lad os nu sige det overordnet - støtter. Så vil jeg godt komme med nogle enkelte kommentarer til de enkelte af dem.

Hvis vi tager B 137 først, er det jo fuldstændig rigtigt, hvis vi undersøger de oversigter, vi har fået. Jeg kan ikke huske, om vi har fået dem i de sidste 2 år, men i hvert fald fik vi dem frem til valget i 2001, altså oversigter fra kommunerne over, hvordan ulykkestallet var i de forskellige kommuner og amter. Man kan sige, at det ikke var fuldstændig entydigt, men det var alligevel temmelig entydigt, at de steder, hvor der var trafikikkerhedsplaner, havde vi et lavere gennemsnitligt ulykkestal end der, hvor de ikke var. Så det billede kan man godt tage med sig. Jeg mener, at man jo skulle tro, at det var en *meget* stor gulerod, at man fik færre skadede i sin kommune eller i sit amt. Økonomisk er det i hvert fald en enorm gevinst. Menneskeligt er det jo om muligt en større gevinst.

Men det er til gengæld også rigtigt, at der er alt for mange, der endnu tager for let på det, og jeg synes godt, at man kan pålægge dem det og sige: Det her skal vi altså have. Og så kan man vise det, hvis det er for noget juks, der bliver lavet, for så indgår det jo i den almindelige debat. Er det her noget, der er på niveau med det om-

fang af ulykker, man har på stedet? Debatten gør, at det bliver sat på dagsordenen. Det er jo et af problemerne med, at de ikke er der, nemlig at det ikke er på dagsordenen.

Til det andet forslag om 30 km/t. har jeg to bemærkninger.

I det forslag, SF fremsatte om cykler, var vores bud på det, at hvor der var blandet trafik, skulle man som udgangspunkt have 40 km/t. Så kunne man fravige det med skiltning.

Der var nogle, der gjorde opmærksom på - det var ikke i nogen høringsfase, men i de debatter, der var om vores forslag - at der burde stå 30 km/t., fordi 30 km lige er - det vil jeg også godt sige til den debat, der var lige før - hvor vi har den afgørende forskel på, om man bliver slået ihjel eller ikke bliver slået ihjel, når man som fodgænger eller blød trafikant bliver ramt af en bil. Det er jo i og for sig ikke noget vilkårligt skel at træffe et valg ved. Det er i og for sig et meget fornuftigt sted at sige: Dør man af det, eller dør man ikke af det?

Det, jeg fik at vide, var, at vi burde have foreslået 30 km/t., og derfor er jeg ved at have hørt det her enig i, at så kan vi skilte opad eller nedad, for jeg er nemlig ikke enig i områdebestemmelserne.

Jeg mener ikke, at vi skal spærre børn inde omkring deres skoler og institutioner. Vi tilsigter - jeg går da ud fra, at Socialdemokratiet er enig med SF dér - at vi gerne skulle have børn til at cykle meget, meget mere og færdes mange flere steder. Det vil sige, at den sikkerhedsforanstaltning, vi har omkring skoler og institutioner og klubber, skal vi jo have overalt, hvor der er blandet trafik.

Tilsvarende med de gamle. Hvis vi skal have de gamle ud og turde færdes trygt i trafikken, så er plejehjemmet jo ikke det, de spæner omkring.

Har jeg ikke 10 minutter?

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jo, jo.

Margrete Auken (SF):

Har jeg snakket så længe allerede?

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Nej, nej, slet ikke.

Margrete Auken (SF):

Det er kørestolene, der er udsat på det sted. Det er meget, meget få beboere på plejehjem, som færdes frit i trafikken, så der er et eller andet i

det der, som virker, som om det er folk, der er fjernt fra plejehjemslivet, der kan sige sådan noget.

Jeg synes måske, at det samme må gælde for børnene som for de gamle. I virkeligheden er de de mest allierede i debatten, for begge parter er henvist til at blive transporteret af andre, ofte fastspændt, hvis ikke de har fået tryghed og sikkerhed i det miljø, som de skal færdes i. Skal vi have børn til at cykle og gøre det trygt og sikkert, så er det bedste slagord, vi kan ledsage det med: »Gamle har ret til at cykle«. Hvis slagordet hedder »Gamle har ret til at cykle«, så får børnene nemlig også lov til det, og det gælder så alle områderne.

Kl. 15.10

Og der vil jeg nok sige: Tag dog forslaget og sig, at det skal være i blandet trafik, og så skiltes vi opad der, hvor det ikke behøver at være så lavt som de 30 km/t. Det vil sige: Hvor der ikke er cykelstier, og hvor trafikken er tæt, er det 30 km/t.

Der er også flere og flere byer rundtomkring, der har det. Vi kunne jo spørge i udvalget, hvor mange steder man faktisk rundtomkring i Europa, hvor der jo er mere entusiastiske færdselssikkerhedsministre, end vi har i Danmark, har prøvet at få de der generelle tal ned på 30 km/t.

Jeg støtter det, og det kan så også komme som en modifikation af vores eget forslag. Der burde nok have stået 30 km/t., og så skiltes man opad. Men lad være med at reservere det til de steder, som om børn og gamle ikke må færdes andre steder end ved deres plejehjem og børnehaver og skole.

Det sidste spørgsmål er jo en appel, altså den sidste pind med, at de skal gøre noget særligt for færdselssikkerheden. Det er en appel, som vi støtter, og det gør man gennem det generelle færdselssikkerhedsarbejde, hvis man har et stærkt fokus på det, som jeg også har sagt i det foregående.

Hvad angår forslaget om knallerterne, er vi bare enige. Der kan vi høre, at det jo er en sag, der har været taget op flere gange. Det er godt, at der bliver lavet noget i Justitsministeriet. Jeg håber, at vi snart ser et resultat af det, for det er altså et meget belastet sted både for knallertkørerne selv, som jo i stor udstrækning dør af at være knallertkørere i almindelighed og ulovlige knallertkørere i særdeleshed, og for alle os andre, som har fornøjelse af at have de der brølere på cykelstierne, hvor de virkelig kører til skræk og rædsel. Hvis de kører mere end 30 km/t., er

de altså ret forfærdelige at have til at fræse af sted. Hvis de kører mere end 45 km/t., burde de jo slet ikke være der. Og det gjorde de andre heller ikke.

Så jeg synes, det er fint med forslaget om nummerplader til dem alle sammen og også forslaget om at få en langt større kontrol med, hvad forhandlerne osv. gør ved de der knallerter.

Der er støtte fra vores side.

Elisabeth Arnold (RV):

Det Radikale Venstre vil også gerne sige tak til Socialdemokratiet for fremsættelse af de her to beslutningsforslag om trafikikkerhed.

Men jeg vil godt nuancere det lidt mere, for vi vil alligevel ikke sådan gå ud med vejrende fæner med det samme og sige, at nu stemmer vi for det her.

Jeg går først til B 137 om lokale trafikikkerhedsplaner. Der har vi meget sympati for, at man pålægger alle kommuner at udarbejde lokale trafikikkerhedsplaner. Vi ved godt, at 80 pct. af kommunerne allerede gør det, og vi synes i virkeligheden, at alle kommuner burde gøre det. Det burde være en klar kommunal opgave og en prioritering.

Men vi er ikke tilhængere af at diktere kommunerne bestemte løsninger. Derfor synes vi, at det er lidt for skrapt at pålægge kommunerne, at de omkring alle de lokaliteter, som bliver remset op i forslaget, skal fastsætte 30 km/t. i timen. Det kan godt være, det bliver resultatet, at man ender med den løsning, men jeg synes, at det bør være op til kommunens lokale myndigheder at finde ud af, hvad der er den rigtige hastighedsgrænse i forskellige situationer.

Jeg tænker også på opremsningen af institutioner såsom plejebolig, ældreboliger osv. Så kan man spørge sig selv, om ikke også man skulle have hastighedsbegrænsninger omkring dagplejemødre og andre, som har mange børn rendende i haven. Det kan jo blive et meget stort katalog efterhånden.

Så vi er ikke sindede at diktere kommunerne bestemte løsninger, men vi synes bestemt, at kommunerne alle sammen skal udarbejde lokale trafikikkerhedsplaner.

Den sidste pind i det pågældende beslutningsforslag om at fokusere på sikker færdsel for børn og ældre er vi fuldstændig enige i.

Så til det andet forslag, B 138, om knallertkørere. Der er vi faktisk også enige i forslaget om at få registreret og forsynet knallerterne med nummerplade. Men vi synes, at forslaget er hæmmet

af, at der ikke er en beskrivelse af, hvad et sådant forslag vil medføre af administration, og hvad det vil koste. Det er jo ikke nogen helt lille opgave at gennemføre registrering af alle knallerter og at gennemføre nummerpladeregistrering af alle disse køretøjer.

Derfor var jeg glad for at høre justitsministeren, som sagde, at der var et arbejde i gang. Jeg vil gerne tilsige så meget støtte til Socialdemokratiets idé, at såfremt ministeren ikke kommer med et forslag inden for overskuelig tid, er vi parate til at hjælpe Socialdemokratiet med at få det gennemført, for vi synes, at det er en vigtig ting og en god ting. Jeg tror også, at det vil virke stærkt begrænsende på knallertulykker.

Men vi synes, at forslaget her er hæmmet af, at der ikke er nogen beskrivelse af, hvor mange administrative omkostninger der vil være i det.

Med disse ord vil jeg gerne tilsige et konstruktivt samarbejde i udvalget om disse to forslag.

Kl. 15.15

Keld Albrechtsen (EL):

Vi vil gerne sige tak til Socialdemokratiet, fordi de har fremsat disse her to beslutningsforslag. Det er jo også korrekt efter Enhedslistens opfattelse, som det blev påpeget af den socialdemokratiske ordfører i denne her sag, at vi beklageligvis har oplevet, at der siden regeringsskiftet er sket en reel nedprioritering af den samlede færdselssikkerhedsindsats.

Det kan ikke bestrides, at justitsministeren på sådan udvalgte mindre enkeltområder har iværksat forskellige reparationsarbejder, der skulle tage sigte på at afbøde det negative indtryk, som det jo uægtelig skabte, da man satte hastighedsgrænserne på motorvejene op til 130 km/t. Derefter var man nødt til i den forbindelse at komme med noget lovgivning, der skulle efterlade det indtryk, at man ikke var fuldstændig ligeglad med trafikikkerheden. Det er kun lykkes i beskedent omfang, vil jeg sige.

Den samlede virkning af regeringens indsats på trafikområdet og trafikikkerhedsområdet under Justitsministeriet er givetvis negativ, og derfor må vi desværre forvente, at den samlede ulykkesstatistik ikke vil blive så forfærdelig meget bedre, så længe den her regering sidder.

Derfor er det også nødvendigt, at der kommer initiativer til en forstærket indsats også ude i kommunerne. Jeg har det ligesom fru Elisabeth Arnold, jeg ved ikke, hvor langt man kommer med tvang over for borgmestre, som simpelt hen

ikke vil lave det her arbejde. Der er også andre ordførere, der har nævnt, at hvis det er sådan, at der er en borgmester og et byråd, der ikke vil have trafikikkerhed, så kan man jo godt skrive et stykke papir og kalde det en trafikikkerhedsplan, men det kommer der jo så ikke i praksis nogen trafikikkerhed ud af.

På den anden side kan man jo sige, at det forhold, at de skal lave den, jo da giver borgerne en mulighed for at få en debat, så vi vil godt støtte det.

Vi vil også gerne støtte hastighedsbegrænsninger, men ligesom fru Margrete Auken var inde på, så kan man jo godt diskutere, om det skal være disse afgrænsede områder eller en mere generel bestemmelse, hvor der er blandet trafik, således at man kan cykle hele vejen frem og tilbage til skole.

Vi synes jo nok, at det der med at indregistrere knallerter selvfølgelig er et betydeligt skridt at tage. Nu vil vi se, hvad justitsministeren kommer med. Jeg er enig med Det Radikale Venstre i det synspunkt, at hvis ikke regeringen foretager sig noget for at løse det her problem, så bliver vi nødt til at fremskynde et forslag som det, Socialdemokratiet har fremsat.

Jeg vil da også sige, at det vitterlig er et problem. Når jeg er ovre i Jylland og går en morgen-tur, må jeg nogle gange hoppe ned i grøften, fordi der kommer en knallert på stien med en 40, 50 helt op til 60 km/t., og det er altså ikke særlig behageligt. Nu er jeg heldigvis endnu i en fysisk tilstand, hvor jeg kan nå at komme ned i grøften, men det er der jo ældre mennesker der næppe er i stand til, så det er et problem. Derfor skal vi have gjort noget ved det. Det er vi meget enige med forslagsstillerne i.

Så alt i alt vil vi tilsige Socialdemokratiet støtte til forslaget, og vi vil også gerne være med til at få det bragt igennem i den her folketings-samling, hvis det er sådan, at det viser sig, at justitsministeren sidder lidt tungt i sædet og ikke rigtig kan komme med de nødvendige initiativer.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Efter at have hørt på hr. Keld Albrechtsen er det, ligesom om man kan konkludere, at der i hvert fald er for få tågelygter i trafikken, for det kniber med at kunne se. Kan jeg ikke få hr. Keld Albrechtsen til at se, at antallet af ulykker er for nedadgående, at vi sidste år næsten havde det

laveste antal dræbte på 441, og vi året før havde det tredjelaveste antal dræbte på 451, at tallene altså er nedadgående?

Kl. 15.20

Jeg kan huske, da vi sidste år havde debatten om hastighed på motorveje, at hr. Keld Albrechtsen sagde, at alene det, at vi begynder at snakke om det, vil betyde, at tallene vil svulme op. Kan hr. Keld Albrechtsen ikke huske, at tallet for dræbte på motorveje i 2002 var på 51 og i år 2003 er faldet til 27? Og den endnu større glædelige nyhed er, at der i år - nu er der gået 4 måneder - tilsyneladende ikke er konstateret et eneste færdselsdrab på motorvejene. Kan det ikke hjælpe på hr. Keld Albrechtsens humør i forhold til færdsel og færdselssikkerhed?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jo, de tal kan jo godt hjælpe på mit humør. Problemet er bare, at de tal jo - det må hr. Nonbo jo indrømme, hvis han nu skal være helt ærlig - er resultatet af en indsats, der blev gjort, før den nuværende regering kom til magten. Det er jo sådan, at når man måler virkningen af en politik ude i virkeligheden, så er det jo ikke en hastighedsforhøjelse på motorvejen, som træder i kraft nu, der kan læses i tallene fra sidste år.

Så jeg glæder mig også over, at det i en periode er gået den rigtige vej. Det er jo desværre ikke helt rigtigt med motorvejene. Der har det jo altså knebet med at få tallene til at blive ved med at falde. Jeg er særdeles lykkelig ved at høre, at vi har været så overordentlig heldige, at der ikke er sket dødsfald på motorvejene endnu i år. Det må vi alle sammen håbe bliver ved.

Men jeg føler ingen anledning til at ændre min samlede bedømmelse af regeringens indsats. Den vil givetvis betyde, at det fald, vi har set, flader ud, og at vi måske endda vil opleve en stigning i kurverne igen. Jeg håber det ikke. Men jeg siger bare, at sådan ser det desværre ud set fra mit skrivebord.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Hvis jeg skal følge hr. Keld Albrechtsens tankegang, så vil det sige, at alt det, som hr. Keld Albrechtsen synes er noget skidt, og det er der faktisk ret meget hr. Keld Albrechtsen synes er, kan vi så tilskrive den tidligere regering. Det må vi jo kunne, for det må vel gå begge veje.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Som hr. Karsten Nonbo uden tvivl er opmærksom på, så har vi været meget kritiske over for den tidligere regering på trafikområdet. Den tidligere regering havde det - måske i endnu højere grad end den nuværende - med at plastre landet til med motorveje, så der var rigeligt med uenighed med den tidligere regering på trafikområdet.

Men det er dog et faktum, at den tidligere regering havde afsat flere midler til og gjorde en større indsats for at fremme trafikikkerheden, f.eks. større puljer osv. Det er en kendsgerning, og det gav selvfølgelig også resultater ude i virkeligheden, som så vi kan aflæse af tallene.

Men jeg kan godt forsikre hr. Karsten Nonbo, at Enhedslisten er kritisk over for enhver siddende regering på trafikområdet. Det vil vi også være over for en kommende socialdemokratisk-radikal regering, for vi har endnu ikke fået tilsagn fra Socialdemokratiet og De Radikale om, at de vil ophøre med denne motorvejspolitik. Men det arbejder vi på, og det håber vi da også at vi kan opnå. Så vil det jo blive formidabelt godt, det hele.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Det bliver det ikke nu, for nu er tiden udløbet.

(Kort bemærkning).

Frode Sørensen (S):

Med baggrund i den debat, hvor både hr. Keld Albrechtsen og jeg kan glæde os over, at der er et svagt fald i ulykkesstatistikken, det glæder os alle sammen, vil jeg gerne høre hr. Keld Albrechtsen, om han er enig med formanden for Færdselsikkerhedskommissionen, som også er hr. Karsten Nonbo, i, at vi skal endnu længere ned.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det er det, som vi jo heldigvis alle sammen er enige om, og som jeg heller ikke hører at hverken hr. Karsten Nonbo eller justitsministeren eller nogen som helst anden er uenig i. Der, hvor problemet er, og hvor jeg også er enig med Socialdemokratiet, er, at der er behov for at komme videre end det vågeblus, som den nuværende regeringen har sat indsatsen ned på - det var det, jeg forsøgte at udtrykke - netop således, at vi også i årene fremover kan fastholde et fald i kurven, og det vil kræve den slags initiativer,

der også foreslås i de to beslutningsforslag; det er der ingen tvivl om.

(Kort bemærkning).

Per Dalggaard (DF):

Kan man ikke betegne Enhedslistens trafikpolitik som en romantisk trafikpolitik fra en svunden tid? Forholder det sig sådan, at Enhedslisten ligefrem vil presse en eventuel - forhåbentlig kommer den ikke - anden regering til ligefrem at nedlægge motorvejene og igen indføre små almindelige landsdelsveje med den øgede risiko for frontalsammenstød; det giver?

Kl. 15.25

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det er et interessant spørgsmål, det der med at begynde at brække motorvejene op. Til det vil jeg sige, at det er vi nu ikke nået til endnu. Men problemet er, at der ligger aftalt en række nye og helt overflødige motorvejsstrækninger, og jeg ved, at Socialdemokratiet har haft overvejelser om f.eks. at føre en motorvej hen over Gudenåen. Det vil vi meget stærkt arbejde for ikke sker, og det håber jeg også at vi kan overtale Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre til, hvis de efter et valg får regeringsmagten, hvad meget tyder på, sådan at vi kan forhindre et sådant motorvejsbyggeri hen over Gudenåen.

Hvis det er sådan, at en kommende regering også bliver afhængig af Enhedslisten med hensyn til finansieringen af statens udgifter og finansloven, så vil vi kunne få indflydelse på den slags ting, og så er det jo ikke sikkert, at pengene rækker til sådan en motorvej hen over Gudenåen. Det var bare det. Nu tog jeg et eksempel. Men ligefrem at brække de eksisterende motorveje op ligger nok et stykke længere ude i tiden. Det kan jeg i hvert fald ikke love på nuværende tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Per Dalggaard (DF):

Det glæder mig meget. For nu lige at gribe fat i en anden sag, nemlig motorvejene omkring Silkeborg og hen over Gudenåen, forholder det sig så ikke sådan ifølge de erfaringer, man har ude fra Europa, hvor man rent faktisk har ført motorveje hen over åstrækninger eller dalstrækninger, at dyrene bliver forstyrret, mens man bygger og måske to dage derefter, og så tilpasser de sig, og at faunaen rent faktisk udvikler sig meget bedre, end den egentlig hidtil havde gjort?

(Kort bemærkning).

Kjeld Albrechtsen (EL):

Jo, men jeg lagde også mærke til, at sidste gang der var et forslag om at bygge et stykke motorvej ved Silkeborg, det var vist ikke justitsministerens, det var trafikministerens, var der en bemærkning, der næsten kunne tolkes sådan, at det var et selvstændigt argument for at bygge den vej, at vildtet så fik det bedre.

Det er et særegent synspunkt, som trafikministeren og hr. Dalgaard har. Vi er altså ikke helt overbevist om i Enhedslisten, at vi får bedre natur ved at asfaltere landet. Vi tror faktisk, at det ville give et bedre dyreliv, hvis de strækninger blev lagt ud som natur. Så vi vil i hvert fald ikke anbefale, at man bygger veje af hensyn til naturen.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Fru Tove Videbæk som ordfører.

Tove Videbæk (KD):

Kristendemokraterne er meget positive over for intentionerne i både B 137 og B 138. Jeg er selv med i Færdselssikkerhedskommissionen, og her bliver vi jo løbende orienteret af en opfølgingsgruppe, der følger op på Færdselssikkerhedskommissionens rapport eller handlingsplan 2001-2012, der hedder »Hver ulykke er en for meget«. Denne gruppe følger op på, hvad der bør gøres, og hvad der bliver gjort, og der er rigtig mange initiativer, der bør og skal tages ud fra denne handlingsplan.

Forslagene, som er indeholdt i B 137 og B 138, er også helt nødvendige og i tråd med handlingsplanen. I B 137 tales der om lokale trafikikkerhedsplaner i alle kommuner. Vedrørende disse lokale trafikikkerhedsplaner er det vigtigt, at de sidste 63 kommuner kommer med. Vi ved jo, at der i juni 2003 blev lavet en lokal trafikikkerhedsguide, hvorudfra alle kommuner kan få nem og lettilgængelig information om, hvordan de kan gøre det. Så også jeg vil da opfordre borgerne til lokalt at presse på, hvis man ikke har sådan en lokaltrafikikkerhedsplan i sin kommune.

Vedrørende toeren med 30 km hastighedsgrænse på vejene omkring de forskellige institutioner vil jeg da også sige, det er vigtigt, at man passer på og har lave fartgrænser omkring disse institutioner, men man er måske lokalt bedre til at vide, om det skal være 20 eller 40 eller måske 35 km. Så det mener også jeg skal være en lokal afgørelse. Ligeledes er jeg enig i, at der skal være

mulighed for det, som vi også har hørt om i dag, nemlig bilfrie zoner, sådan som man har nogle steder i landet.

Kl. 15.30

Så står der, at der skal sættes øget fokus på sikker færdsel i trafikken for børn og ældre. Det er jo klart, at det er de mest udsatte i trafikken, som vi skal tænke på, og det er børn og ældre, der er de mest udsatte.

Også ud fra den debat, vi har haft i dag, kan vi jo konkludere, at der stadig er alt for mange trafikdræbte, og som der stod i handlingsplanen, er hver ulykke en for meget. Også selv om vi har hørt, at tallene er for nedadgående, ved vi jo, at i forhold til vore nabolande er tallene stadig for høje. I England er der pr. 100.000 indbyggere seks dræbte, mens der er otte dræbte pr. 100.000 i Danmark.

Til beslutningsforslag nr. B 138 vil jeg også sige, at generelt er jeg meget, meget enig i intentionerne i det, og det er jeg, fordi sådan nogle knallerter, der bliver tunet og kan køre meget hurtigere, end de egentlig er beregnet til, kan blive nogle små dræbermaskiner.

I forslaget læste jeg dog noget, som gjorde mig meget glad, og det var, at fra 2001 til 2002 steg cykel- og knallertrafikken med 5,2 pct., mens biltrafikken steg med 2,2 pct. Det må da være noget, der i hvert fald glæder fru Margrete Auken rigtig meget, og det glæder også mig.

Yderligere står der i bemærkningerne, at via medierne har der været ført bevis for, at flere forhandlere i Danmark medvirker til ulovligt at tune knallerter. Jeg bliver altid sådan lidt forsigtig og begynder at ryste på hånden, når jeg læser, at medierne har ført bevis for noget, for så kommer jeg nemlig til at tænke på en sag på det sociale område fra Mors, hvor man også mente, at Danmarks Radio havde ført bevis for en sag vedrørende noget med puljebørnehaver, og det blev så pinlig en affære for Danmarks Radio, at Christian Nissen, generaldirektøren for DR, faktisk måtte tage hele turen til Mors og sige undskyld. Så jeg er altid lidt usikker, når man siger det her med, at medierne fører bevis for noget. Men når det så er sagt, vil jeg da også sige, at jeg tror, man har ret i, at det forekommer, og det skal selvfølgelig stoppes.

Kristendemokraterne vil gerne tilsige vores positive medvirken til behandling af sagen i udvalget, men vi er også opmærksomme på, at der er ved at blive sat rigtig mange gode ting i værk og har også hørt om mere i dag, der bliver sat i værk.

Som flere ordførere har sagt, vil jeg også sige, at hvis det trækker ud i det uendelige, vil Kristendemokraterne klart gerne være med til at fremme lignende forslag her i Tinget.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):
Ordføreren for forslagsstillerne.

Frode Sørensen (S):

Det er jo svært at være utilfreds med den debat, vi har haft i den sidste time. Jeg vil gerne sige partierne tak for en god og konstruktiv debat om et emne, som jeg også kan forstå interesserer os alle sammen, også selv om der var lidt nuancer i de ting, der var fremme. Men jeg vil tillade mig at sige, at hovedsigtet i det, som er blevet sagt af partiernes ordførere og vel også af ministeren, har været meget, meget positivt.

Jeg synes, vi er nødt at erkende, at fodgængere og cyklister er meget, meget udsatte i trafikken, og desværre viser statistikkerne jo, at de mest udsatte er børn og ældre. Det er sådan, at der er 17 ud af 100.000 ældre, der dræbes i trafikken, og det overgås kun af de 18-19-årige, hvor der er flere, der bliver dræbt. Så det er altså nødvendigt, at vi prøver at se på de her ting.

Vi skal selvfølgelig også glæde os over de positive ting, der er sket i de senere år med fald i trafikken, men også henvise til det, som Færdselssikkerhedskommissionen jo selv siger, at selv om tallet er for nedadgående, så er en dræbt i trafikken en for meget, og det må vi gøre noget ved i tiden fremover.

Alt i alt må vi nok konstatere, at uanset hvad vi siger, så er de drabstal og de skadestål, der er, så uacceptable, at vi er nødt til at gøre noget ved det, og skal den målsætning, som Færdselssikkerhedskommissionen har, om, at vi i år 2012 skal have reduceret med 40 pct., holde, så mener vi fra Socialdemokratiets side, at vi er nødt til at få sat noget i gang.

For os er det såmænd ikke nødvendigt, at det er Socialdemokratiet, der sætter tingene i gang. Det er jo fint og udmærket med de ting, som ministeren vil sætte i gang i de kommende uger. For os er det sagen, det drejer sig om, og ikke, at vi står frem og siger, at det er os, der har fået gennemført den side af sagen.

Kl. 15.35

Med hensyn til trafikikkerhedsplanerne synes jeg, der er ros til de 166 kommuner fra alle ordførerne her, og så har man lidt med dem, der ikke rigtig får snøvlet sig færdig til at få lavet de her trafikikkerhedsplaner. Jeg synes virkelig, at

vi må lægge os så meget i selen, at vi siger til kommunerne: Kære venner, I er altså nødt til at finde ud af, hvor det er, de mørke pletter på landkortet er, så vi kan gøre noget ved den side af sagen.

Så har der været en del debat om 30 km/t.-hastighedsbegrænsninger omkring daginstitutioner og skoler, og det er selvfølgelig også vigtigt og væsentligt, at der er det. Man kunne måske forestille sig den situation, at vi siger, at der er en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. Skulle der så vise sig specielle forhold i opad- eller nedadgående retning, så kunne der måske være en mulighed for at ændre på den.

Men jeg synes, det er væsentligt at se til den positive effekt, som nedsættelsen af hastigheden i byområderne i 1985 fra 60 km/t. til 50 km/t. gav, nemlig et fald i personskaderne på 9 pct. og i skader med dødelig udgang på 16 pct.

Summa summarum tør jeg godt sige om beslutningsforslag nr. B 137, at jeg har været glad for de positive tilkendegivelser, der har været, af, at vi skal sikre, at børn og ældre kan færdes trygt i trafikken, og som fru Margrete Auken jo også sagde, så skal ældre selvfølgelig ikke kun kunne færdes trygt i trafikken rundtomkring deres bopæl, men naturligvis også andre steder.

Jeg tror også, at alle, der er forældre, med glæde ser hen til, at deres børn kan færdes trygt til og fra børneinstitutionerne og til og fra skolerne, og vi vil jo også gerne skabe en situation, så børn også har mulighed for at cykle trygt til skole.

Med hensyn til beslutningsforslag nr. B 138 er det lige før, jeg må konkludere, at der er vi enige. Vi er enige om de ting, der sker med unge og deres knallerter, som jo altså også medfører, at de unge er involveret i utrolig mange uheld. En tredjedel af de uheld, der sker, har altså yngre trafikanter som deltagere, og som fru Tove Videbæk sagde, er det jo tankevækkende, at i England ligger antallet af dræbte i trafikken på seks, hvor vi i Danmark ligger på otte pr. 100.000. Der må jo da være en forklaring på, hvorfor vi gør det, og det synes jeg er væsentligt at vi tager fat på.

For så vidt angår, at knallerter indregistreres og forsynes med nummerplader, kan jeg forstå, at vi er enige. Jeg kan forstå, at Rigspolitiet er i gang med at se på, hvordan man kan gøre det. Derfor kan vi jo sige til fru Elisabeth Arnold, som var inde på administrationen af den side af sagen, at vi må gå ud fra, at den er undersøgt

ved det, at ministeren har iværksat et arbejde om de her ting.

Men jeg synes, det er væsentligt, at vi sikrer os, at de knallerter, der må køre 30 km/t. eller for norges vedkommende 45 km/t., kører det og ikke ligger og kører inde i byerne, som nogle har set, med 85-90 km/t.

Med hensyn til den skærpede kontrol og sanktioner mod forhandlere, der har medvirket til at tune knallerterne, er jeg selvfølgelig enig med fru Tove Videbæk i, at vi jo ikke skal have, at medierne skaber den samme situation som den oppe på Mors. Jeg vil nu nok sige, at det virkede meget overbevisende, da nogle forhandlere selv udtalte, at det havde de selvfølgelig medvirket til, så jeg er ikke så bange for den side af sagen, men ellers er jeg ganske enig i det der.

Jeg vil også sige, at det er en politimæssig foranstaltning at sørge for de her ting. Men når man er så vidt, at man kan tage ud med et fjernsynskamera og få nogle til at stå frem og sige, at det der gør vi, så er der vel en vis risiko for, at det er noget, der sker rundtomkring.

En knallert er ikke indrettet til at køre med hverken 50 km/t., 60 km/t., 80 km/t. eller 90 km/t., og selv om hr. Keld Albrechtsen stadig væk har fysikken til at kunne springe ned i vejgrøften, så skal han jo passe på, for visse vejgrøfter er der vand i, og hvis han går hen og drukner i stedet for, ja, så kunne det selvfølgelig være meget problematisk. Så det må vi have sat en stopper for, men det er også det, jeg hører om den her side af sagen.

Lad os så drøfte det, der kan ske på det forskningsmæssige område. Jeg er sådan set meget tryk ved det, der sker i Færdselssikkerhedskommissionen, en cadeau til hr. Karsten Nonbo for det. Jeg tror, det er vigtigt, at vi sætter os ned, og om det så er trafikultur eller det er skadeskultur, vi forsker i, er for mig ikke det store problem. Det er nok to sider af den samme sag.

Men mange tak for en utrolig god time, og jeg tror, at vi alle sammen kan glæde os til, at vi måske kan komme til at medvirke til, at vi skaber en større tryghed i trafikken for unge som for ældre, og at vi får knallerterne til at køre med den fart, som knallerterne er beregnet til at skulle køre med.

Tak for forhandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslagene overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jeg foreslår, at forslagene til folketingsbeslutning henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Op-*hold*). Det er vedtaget.

Kl. 15.40

Den næste sag på dagsordenen var:

21) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 155:

Forslag til folketingsbeslutning om ligestilling med hensyn til fremmedadoption af danske og udenlandske børn.

Af Pernille Rosenkrantz-Theil (EL), Lissa Mathiasen (S), Anne Baastrup (SF) og Elisabeth Arnold (RV).

(Fremsat 23/3 2004).

Sammen med denne sag foretoges:

22) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 161:

Forslag til folketingsbeslutning om adgang til stedbarnsadoption for registreret partner fra barnets fødsel.

Af Pernille Rosenkrantz-Theil (EL), Lissa Mathiasen (S), Anne Baastrup (SF) og Elisabeth Arnold (RV).

(Fremsat 26/3 2004).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Lene Espersen):

De to beslutningsforslag, vi behandler her, vedrører begge registrerede partners adgang til adoption, et emne, som vi også for lidt over et år siden debatterede her i salen.

Jeg vil gerne indlede med at gøre det klart, at regeringens overordnede holdning til de omhandlede spørgsmål ikke har ændret sig, og at min tale derfor i det væsentlige vil blive en gentagelse af det, som jeg tidligere har sagt.

Jeg vil starte med beslutningsforslaget om ligestillingen med hensyn til fremmedadoption af danske og udenlandske børn.