

Hvordan forslagene kommer til at virke, kan vi jo kun gisne om, men nu skal vi først have forslagene gjort færdige, og så skal vi have dem vedtaget her i Tinget, og så skal vi se, hvordan de kommer til at virke ude i praksis. Men sigtet er, at danskerne skal have adgang, også let adgang, til medicin også i håndkøb.

Birthe Skaarup (DF):

Vil ministeren løfte sløret for, hvor mange præparater der skal lægges ud i de her håndkøbsudsalg?

Sundhedsministeren (Arne Rolighed):

Til fru Birthe Skaarup: En sundhedsminister kan løse utroligt mange ting, og han vil være god til det; men ligefrem tage stilling til, hvilke præparater der skal være på udsalgslisten ude i håndkøbsudsalgene, det er et fagligt anliggende.

Der er dog det perspektiv, som vi også har drøftet, at der ingen grund er til at have nogle piller på sådan en liste, som ikke bliver handlet.

Birthe Skaarup (DF):

Jeg kunne også godt tænke mig at spørge sundhedsministeren, om de her håndkøbsudsalg skal kunne udlevere receptpligtig medicin. Er der slet ikke noget slør, der kan løftes for det her område? Dansk Folkeparti er ikke med i det forslag og i den liberalisering, hvis det er en liberalisering, der finder sted.

Men kan sundhedsministeren ikke løfte sløret lidt for det område?

Sundhedsministeren (Arne Rolighed):

I de drøftelser, sundhedsministeren har deltaget i med partierne efter at have været minister en måned, er det altså ikke indgået, at man fra de håndkøbsudsalg også skal udlevere receptpligtig medicin – ikke i de drøftelser, jeg har deltaget i. Men hvis det modsatte skulle være tilfældet, så tilgår der gerne information til fru Birthe Skaarup herom.

Aase D. Madsen (DF):

Jeg ved ikke, om ministeren så kunne løfte sløret for, hvorfor Dansk Folkeparti ikke er blevet indbudt til disse drøftelser. Så vidste vi jo meget mere. Så behøvede vi jo ikke at stå her og spørge i spørgetiden.

Sundhedsministeren (Arne Rolighed):

Jeg kender ikke baggrunden for, hvordan de her forhandlinger gik i gang, og hvorfor Dansk

Folkeparti ikke kom med i forliget om at fremlægge et forslag til liberalisering af medicinen. Det ligger måneder tilbage.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 28:

Forespørgsel til statsministeren og arbejdsmi-
nisteren [om arbejdsmiljøproblemer som kon-
sekvens af udliciteringer].

Af Jette Gottlieb (EL) og Søren Kolstrup (EL).
(Forespørgslen anmeldt 12/1 2001).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Forhandling om redegørelse nr. R 9:

Trafikministerens redegørelse om Færdsels-
sikkerhedskommissionens nye mål.

(Redegørelsen anmeldt 15/12 2000. Redegørelsen givet 15/12 2000. Meddelelse om forhandling 15/12 2000).

Forhandling

Dorte Bennedsen (S):

Som trafikministeren skriver i sin redegørelse satte Færdselssikkerhedskommissionen som mål for sin første handlingsplan en reduktion af antallet af trafikdræbte på 40 pct., og det vil sige, at der i år 2000 højst måtte være 427 trafikdræbte.

Herefter hedder det lakonisk i redegørelsen: »Det kan konstateres, at denne målsætning ikke nås.« Og denne konstatering er jo desværre meget, meget rigtig, idet der i år 2000 blev dræbt omkring 75 flere personer end det måltal, der var fastsat som det maksimale.

Indimellem kan man undres over holdningen til dødsfald i trafikken, og det gælder både hos politikere og hos borgere.

Lad os et kort øjeblik forestille os, at et tog i morgen forulykkede med 500 døde til følge. Det ville forståeligt nok sende en bølge af chok gennem hele landet, og der ville næppe være ende på villigheden til at lave sikkerhedsforanstaltninger og investere i forebyggende indsatser.

I år 2000 døde der faktisk 500 mennesker i trafikken, ikke i én opsigtsvækkende ulykke, men sådan drypvis en, to, tre ad gangen, og så nøjes vi med dybt at beklage de enkelte dødsfald, men i øvrigt trække på skulderen og konstatere, at det nok ikke kan være anderledes.

Men det kan faktisk godt være anderledes, og det er netop baggrunden for, at Færdselssikkerhedskommissionen i sin nye handlingsplan, som dækker de næste 12 år, har sat den konkrete målsætning, at uanset udviklingen i biltrafikken så skal antallet af dræbte og alvorligt tilskadede reduceres med 40 pct. Og det vil sige, at vi med udgangen af 2012 skal ned på allerallerhøjest 300 dræbte og 2.450 alvorligt tilskadede.

I lyset af at målsætningen for den første handlingsplan ikke blev nået, er der jo nok nogle, der vil spørge: Jamen, er det overhovedet realistisk at ville reducere med 40 pct. for de kommende 12 år?

Og svaret er helt klart: Ja, det er et ambitiøst projekt, men det er et realistisk projekt, hvis vi i øvrigt selv vil det. Sammenligner vi os med England, Holland, Tyskland, Frankrig og de nordiske lande, så må vi med beskæmmelse konstatere, at kun i Frankrig og i Tyskland står det dårligere til end i Danmark. Hvis vi når målet med en 40 pct.'s reduktion i 2012, så når vi ned på det niveau, hvor England, hvor Sverige og hvor Norge næsten også befinder sig allerede i dag. Og det er altså svært at forstå, at vi skal halte 12 år efter disse lande. Når de kan, så kan vi selvfølgelig også, hvis vi alle vil prioritere indsatsen.

Kommissionens handlingsplan har 62 forskellige initiativer til opfyldelse af målsætningen, og dem skal jeg ikke bruge så megen tid på at kommentere her i dag, men i stedet for pege på nogle overordnede strategier, som Socialdemokratiet finder væsentlige:

For det første bør trafiksikkerhedsarbejdet koncentreres om fire indsatsområder. Det er høj fart, det er ulykker med spritbilister, ulykker med cyklister og ulykker i kryds. Det er vel-

kendte områder, men vi ved, at mindst én af disse faktorer indgår i 85 pct. af ulykkerne, og derfor vil en effektiv indsats på disse fire områder have en stor, stor betydning for forebyggelse af ulykker.

For det andet bør alt trafiksikkerhedsarbejde sætte aktivt ind på at få den enkelte trafikant med i sikkerhedsarbejdet under overskriften: Trafiksikkerhed starter med dig! Og den barske baggrund for det er, at hvis alle bilister overholder hastighedsgrænserne, bruger sikkerhedssele og ikke kører spritkørsel – ikke urimelige krav nogle af disse tre – så vil vi årligt have 200 færre dræbte og 1.700 færre tilskadede. Så ville vi være fremme ved det mål, vi har sat os som målet for 2012: 200 færre dræbte om året.

For det tredje skal amter og kommuner udarbejde handlingsplaner og gennemføre konkrete indsatser med udgangspunkt i egne problemer, behov og ressourcer. Og her er det umådelig glædeligt at notere sig, at alle amterne har lavet disse planer, og at i hvert fald nogle af amterne arbejder meget aktivt med trafiksikkerhed og med at støtte og hjælpe kommunerne i deres indsats.

For kommunernes vedkommende ser det derimod betydelig mere dystert ud, for vi må beklageligvis konstatere, at efter års arbejde på det her område har mere end halvdelen af landets kommuner endnu ikke udarbejdet konkrete forslag og planer til en forebyggende indsats. Det er faktisk meget beskæmmende set i lyset af, at ca. 60 pct. af alle personskader sker på de kommunale veje.

Årsagerne til den manglende indsats er formentlig mange. Nogle kommuner føler sig økonomisk klemt og synes, det er dyre investeringer, når de kun har så få ulykker, og at det i øvrigt burde være amternes opgave eller statens opgave, men mest amternes, for det er jo dem, der sparer på hospitalsudgifterne osv. osv.

Selv om man altid skal huske på, at trafikulykker ikke bare er statistik, men at det først og fremmest er daglige tragedier, der rammer familier hårdt, så kan det alligevel engang imellem være sundt også at se på statistik og økonomi og måske ikke mindst for de kommuners vedkommende, som synes, det bør være stat eller amt, der skal påtage sig udgifterne.

Følgerne af trafikulykker koster de offentlige kasser 2,1 mia. kr. om året, og de fordeler sig med 45 pct. til amterne, 40 pct. til kommunerne og 15 pct. til staten. Det betyder sagt med lidt andre ord, at hvis ulykkestallet ikke bringes

ned, så skal kommunerne i de næste 12 år bruge mere end 10 mia. kr. på følger af ulykker. Det er tal, som det måske alligevel nok er værd at have i bagehovedet både for kommunale politikere og embedsmænd, når de skal til at prioritere indsatsen.

Vel har stat og amter deres ansvar og skal gøre deres indsats, men 60 pct. af alle personskader sker på de kommunale veje, og derfor når vi ikke ret langt, hvis ikke alle kommuner for alvor kommer i gang og prioriterer færdselssikkerhed højt.

Men det er også vigtigt at gøre sig klart, at på det her område gives der ingen lette løsninger; der er ingen patentløsninger. De meget virk-somme og frem for alt de billige tiltag er for længst sat i værk, så den fremtidige indsats må bygge på en lang række forskellige instrumenter, sådan som det jo også kommer til udtryk i kommissionens 62 forskellige forslag.

Vi vil godt takke ministeren for, at han går positivt ind i en række af kommissionens forslag med henblik på at realisere dem allerede inden for den næste fireårsperiode. Det drejer sig om indsats over for spritkørsel, som fortsat er et problem, og noget tyder desværre på, at det er ved at være et stigende problem; det drejer sig om indsats over for unge bilister, som også er et overordentlig alvorligt problem; det drejer sig om sikring af bløde trafikanter, fodgængere og cyklister; det drejer sig om automatisk hastighedskontrol, kampagne for øget brug af seler, men også om nye overvejelser og nye tiltag som det at overveje at indføre klippekort ved gentagne overtrædelser.

Vi er godt tilfredse med de initiativer, der enten er blevet taget eller er ved at blive taget, specielt i forbindelse med fart, med sprit og med seler.

Man må se i øjnene, at manende ord og løfte-de pegefingre ikke er tilstrækkeligt her. Det er også nødvendigt, at der er mærkbare følger af overtrædelserne. Det er jo for længst accepteret, når det gælder spritkørsel, men det må også gælde for fartgrænseovertrædelser, fordi de spiller så stor en rolle i forbindelse med ulykkes-tallet. Der er brug for oplysningskampagner rettet mod bilister, men det er også nødvendigt at skærpe fartkontrollen; ikke for at få bøder i kassen, som nogle så smagfuldt udtrykker det, men ganske simpelt for at spare menneskeliv.

Mine sidste bemærkninger skal være, at det er godt, at der er en åbenhed i redegørelsen over for at sætte forsøg i gang, som f.eks. rødkørsel-

forsøget i Århus eller cykelbyprojektet i Odense, og der har også været et i Svendborg og andre steder. For vi tror, at kombinationen af forskning og forsøg og også af den viden, der vil komme fra den kommende havarikommission, vil være en god måde at sikre, at ressourcerne anvendes dér, hvor der kan opnås de bedste resultater.

Lad mig slutte med ministerens ord: Handlingsplanens målsætning er ambitiøs, men realistisk. Og så vil jeg for eget vedkommende føje til: Den er realistisk, hvis den politiske vilje er til stede til også at tage de nødvendige initiativer, som ikke altid er lige populære.

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige tak for redegørelsen. Desværre må jeg sige, at redegørelsen ikke beroliger, hverken den skriftlige eller fru Dorte Bennedsens indlæg her.

Færdselssikkerhedskommissionen, som er regeringens rådgiver, kommer med mange forslag. Her er 62 forslag, men efter min mening mangler der folkelig forståelse for mange af de forslag, man kommer med, og jeg synes, at der er grund til at være meget kritisk over for meget af det arbejde, som Færdselssikkerhedskommissionen laver.

Deres forslag er efter min mening præget af, at mange medlemmer i kommissionen ikke har meget sympati for biler. Der afholdes mange møder og konferencer, hvor man sidder og bekræfter hinanden i, at det er farligt at køre bil, og deres forslag går i høj grad ud på, hvordan man kan hjælpe regeringen med at få flere penge i statskassen. Og det er jo også det, som fru Dorte Bennedsen var inde på med bøder, bøder.

Der er mange trafikforhold at forholde sig til, og det er jo ikke, fordi der ikke forskes i trafikpolitik i Danmark. Der forskes rent faktisk i trafikpolitik ikke mindre end 80 steder i landet, og Venstre vil fremsætte et beslutningsforslag om en koordinering og et større samarbejde mellem de mange steder, hvor der forskes på trafikområdet. Trafikforskere har da også givet mig ret i, at trafikforskningen, som vel koster op i nærheden af 80 mio. kr. om året i Danmark, bør ændres.

I Venstre værdsætter vi bilen højt. Vi ved, at de fleste familier på den ene eller den anden måde er afhængige af bilen. Den kollektive trafik kan ikke alene dække borgernes kørselsbehov, når de skal passe deres arbejde, hente og bringe børn i daginstitutioner osv., og bilisterne

skæpper jo også godt i statskassen med ca. 40 mia. kr. om året. Man kan sige, at statskassen jo er blevet afhængig af de mange milliarder, bilisterne leverer.

I Venstre har vi den opfattelse, at der ikke bliver færre, men flere biler, og vi tror også, at der bliver flere biler på Øresundsbroen til sin tid.

Venstre ønsker mere trafik sikre veje, og vi er uforstående over for, hvorfor vi ikke bygger flere motorveje og motortrafikveje. Det er jo motorvejene, der er de mest trafik sikre, men af ideologiske grunde er venstrefløjens imod, at man skal bygge de trafik sikre veje, selv om det er bevist, at det er her, at de færreste uheld sker. Det er også det, jeg må kritisere. Kommissionen peger jo ikke på, at man skal bygge motorveje, for det passer ikke ind i venstrefløjens synspunkter i Færdselssikkerhedskommissionen.

Vi har dårlige vejkryds, dårlige amts- og kommuneveje, som fru Dorte Bennedsen også var inde på. De har en meget dårlig standard, og det er rigtigt, at det i høj grad skyldes, at kommuner og amter ikke har penge til at udbedre dem med.

Jeg håber, at vores nuværende trafikminister kan indse, at det er nødvendigt af hensyn til trafik sikkerheden, at vi har ordentlige veje, og jeg vil da gerne takke trafikministeren for at være mere imødekommende over for befolkningen, end hans forgænger var.

I Venstre synes vi, at det ikke alene er kritisabelt, men også ærgerligt, at de partier, der har forståelse for bilisterne og for trafik sikkerheden, og for at bilerne skal være her, dog ikke kan sætte sig sammen og gennemføre den nødvendige trafikpolitik.

I Venstre er vi imod, at udgangspunktet, når der skal drøftes trafik sikkerhed, så altid er højere bøder og automatisk overvågning. Jeg forstår, at man her har indgået en aftale med venstrefløjens om at tilplastre landet med automatisk overvågning.

Jeg kunne spørge ministeren om, hvor mange fartfælder der skal sættes op rundt om i landet her i år. Skal vi være helt ærlige, må vi jo konstatere, at de forsøg, der er foretaget med de automatiske fartfælder, viste, at hastigheden kun blev dæmpet med ca. 1,2 km i forsøgsperioden.

Jeg vil tillade mig at kalde det en fiasko af rang, men alligevel er det jo vigtigt. Det er vigtigt for regeringen, for her har man mulighed for at presse yderligere et par hundrede millioner kroner ud af bilisterne, penge, som skal i statskassen. Jeg synes, at det er meget kritisabelt, at

trafik sikkerheden skal bygge på den antagelse, at man kan få flere penge i statskassen.

I Venstre vil vi noget andet. Vi har den opfattelse, at der er behov for mere politi på vejene. Vi har jo måttet konstatere, at man har nedskåret færdselspolitiet næsten med en fjerdedel, så det er altså klart, at det er mange ting, man ikke opdager, heller ikke, om man tilplastrer landet med fartfælder.

Vi ønsker, at der ved indkørsel til byerne skal være opstillet fartmålere, der viser, hvor stærkt bilisterne kører. Vi er stærkt optaget af, at de virkelige fartbøller bliver straffet. Vi ser og oplever, at alt for mange unge mennesker kører helt uansvarligt, kører respektløst.

Det er ikke dem, der overskrider hastigheden på motorvejen med 10 eller 20 km i timen. Fartbøller er de bilister, der tilsidesætter andres og deres eget liv og førlighed på den groveste måde. Når de stoppes, bør de efter vores mening fratages kørekortet, og man bør overveje at konfiskere bilen i den tid, hvor de har fået frataget kørekortet.

Vi går ikke ind for et generelt klippekort, som jeg kan forstå at der er nogle, der synes om, og som man også peger på i Færdselssikkerhedskommissionens rapport, men vi har den opfattelse, at et nyere kørekort er et prøvekort, altså et slags køreklippekort.

Med hensyn til spirituskørsel mener vi også, at over for bilister, der kører med så mange promiller i blodet, at det berettiger til frakendelse af kørekortet, bør man endvidere overveje at konfiskere bilen i den periode, hvor bilisten ikke har noget kørekort.

Vi mener, at strafferammen for uansvarlig kørsel og spirituskørsel skal hæves. Det har jeg hørt fru Dorte Bennedsen jo ikke synes at den skal. Folk skal have lov til at kunne køre et menneske ihjel om eftermiddagen og så ud i det fri igen om aftenen. Vi vil ikke finde os i at blive tyranniseret af uerfarne bilister og folk, der kører rundt og er spirituspåvirkede.

Jeg mener også, at vore forsikringsselskaber i højere grad kan være med til at sikre bilerne mod tyveri ved en graduering af præmien for dem, der investerer i startspærre og lignende. Alt for mange biler bliver stjålet og brugt til hasarderet kørsel. Vi mener også, at i selve køreundervisningen skal der bruges mere tid på at diskutere moral.

Venstre vil på ingen måde holde hånden over de trafikanter, som kører uansvarligt. Med os kan regeringen lave gode trafik sikkerhedsafta-

ler, men vi vil ikke være med til at kriminalisere hele samfundet på grund af, at der er nogle, der groft overtræder loven. Vi skal jo også huske, at vi aldrig kan lovgive på en sådan måde, at der aldrig vil ske ulykker. Der vil altid ske en række hændelige uheld.

Her til morgen, inden jeg tog til København, hørte jeg om en 80-årig mand, der var gået over for rødt lys og var blevet kørt ihjel. Jamen det kan man jo ikke gardere sig imod. Det vil altid ske og fortsat ske, uanset hvor mange færdselsreguleringer vi laver.

(Kort bemærkning).

Dorte Bennedsen (S):

Nu skal jeg faktisk passe på, hvordan jeg formulerer mig, så jeg ikke risikerer at få en reprimande fra formanden.

Vi kan være enige eller uenige om en række ting, men det, der bliver sagt heroppe fra hr. Heiselbergs side, nærmer sig efter mine begreber det uanstændige. At antyde, at jeg synes, det er i orden, at mennesker bliver kørt ihjel, at antyde, at jeg har sagt noget som helst i retning af, at vi jo gerne vil have det der bødesystem, for vi skal have mange penge i statskassen, det er simpelt hen uhæderligt og uanstændigt!

Så vil jeg godt omkring kommissionen sige, at den består af et medlem fra hvert af de politiske partier. Den nuværende handlingsplan er udarbejdet, mens hr. Helge Adam Møller var formand, jeg var selv næstformand, hr. Erik Jakobsen var medlem, hr. Arne Melchior var medlem, fru Margrete Auken var medlem osv. osv. Der sidder ét medlem fra hvert parti. Og der holdes 3-4 møder om året og ikke en stribe konferencer.

Men i øvrigt vil jeg sige, at man kan få mig med til de fleste tiltag. Der blev sagt prøvekøre-kort osv. osv. Jeg vil gerne gå med til en lang række af sådanne ideer, hvis det kan vises, at de hjælper. Men jeg vil ikke finde mig i den form for behandling, som jeg fik fra hr. Heiselbergs side her.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg har vel mellem 10 og 15 års erfaring i samarbejde med hr. Heiselberg i trafiksammenhænge, i Trafikudvalget og andre steder, og det har så at sige altid været en dejlig fornøjelse at have med ham at gøre. Jeg kender ham som en hyggelig, munter og rimelig person.

Men når han kommer herop i debatter af denne her art, så er det, ligesom en vis herre tager

fat i ham. Og det kan jeg slet ikke forstå. Jeg vil godt bekende, at jeg ikke har hørt de udsagn fra fru Dorte Bennedsen, som hr. Heiselberg gengav herfra, så en passende beklagelse ville være på sin plads.

Så kan jeg slet ikke forstå den udsældning af regeringen. Jeg synes, der hellere skulle stilles krav til trafikanterne, for de fleste af ulykkerne skyldes jo menneskelige fejl. Og det er ikke nok at sige, at man holder af bilismen og af bilister. Det gør vi sandelig i CD om nogen. Men der er noget, der hedder, at den man elsker, tugter man, ikke tæsker man, men forlanger man en ordentlig opførsel af!

Og hvis vi skal have en god bilisme her i Danmark til glæde for bilisterne og for hele samfundet, så skal bilisterne altså opføre sig ordentligt på vejene, og det ved, hr. Heiselberg, at det i et flertal af tilfælde ikke sker.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er såmænd helt bevægende at høre både Socialdemokratiets ordfører og CD's med en eller anden forventning om, at der er gehør for noget som helst hos hr. Svend Heiselberg i de her sager. Nu råber hr. Melchior til mig, at det er der selvfølgelig. Jeg vil så sige, at det ser jeg så frem til. Det vil være et gennembrud i debatten, som vi ikke har oplevet indtil nu, men det ser jeg da frem til.

Men altså, jeg går ikke ind i alt det andet dér, det var fuldstændig absurd at høre på. Det var værre, end det plejer at være, og det siger ikke så lidt, når vi snakker færdselssikkerhed.

Men på ét punkt var det altså lidt barokt; ja, ikke et, men altså vi tager lige sådan et frem af de mange barokke punkter, og det var, da hr. Svend Heiselberg skældte ud over, at der var skåret ned på færdselspolitiet. Hvem er det, der har været med til det? Det har hr. Svend Heiselberg. Når vi kommer til det med politiet, så bryder hr. Svend Heiselbergs ligesindede sig ikke om at blive snuppet – de pæne mennesker kan jo ikke være bekendt at ligge og bryde loven – så de ville ikke have det væmmelige politi, og derfor blev det skåret væk.

Jeg vil meget gerne have mere færdselspoliti. Det er en meget afgørende del af vores strategi. Fotofartfælderne og meget mere færdselspoliti er noget, der kan forebygge den trafikvold, som bl.a. hr. Heiselberg åbenbart synes, at vi skal tage afslappet på.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige til fru Dorte Bennedsen, at jeg ikke har sagt heroppefra, at fru Dorte Bennedsen havde antydnet, at det var i orden, at folk blev kørt ihjel. Jeg har kun refereret til, hvad fru Dorte Bennedsen lidt famlende i tv i aftes gav udtryk for og knapt kunne finde ord for, da der blev spurgt, om der skulle hårdere straffe til.

Der er vi af den opfattelse, at når bilister laver så grov en forseelse, som det har været tilfældet, og som fru Dorte Bennedsen blev interviewet om, så synes vi ikke, det er i orden, at de så bliver sluppet ud i det fri, nogle timer efter de har været inde til afhøring. Det er det, som jeg gav udtryk for, og det er min opfattelse, uanset om man synes, det er groft eller ej.

Og så vil jeg gerne sige til hr. Arne Melchior, at jamen altså, jeg forstår jo godt, at hr. Arne Melchior forsvarede det, som regeringen kom med, for hr. Arne Melchior har jo været med til at sikre, at regeringen nu er ved at overplastre landet med de automatiske fartfælder, så man kan få et par hundrede millioner kroner i statskassen i de følgende år. Det forstår jeg godt at hr. Arne Melchior forsvarede.

Men jeg synes, at vi på en helt anden måde burde kunne tage fat om nogle af de problemer, der er, og det er det, som vi er indstillet på, for vi har ikke sådan et ideologisk felttog imod bilisterne. Og vi synes i øvrigt, at bilisterne i Danmark har en god færdselskultur, men der er nogle, som falder igennem, og det er dem, vi vil, at der skal tages fat på. Det er faktisk det, vi mener.

Og jeg vil gerne sige til fru Margrethe Auken: Jamen vi har ikke været med til at sige, at der skulle skæres 23 pct. ned på færdselsbetjentene. Tværtimod har vi sagt: Mere politi ude på vejene. Det er den eneste måde. Og vi ved det selv. Når vi ser en politibil, så begynder vi at registrere: Nu kører vi vel ikke for stærkt, har vi husket sikkerhedsselen osv.?

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jeg havde ellers besluttet, at jeg ikke ville tage ordet under debatten i dag, for når man er afgået formand, så skal man normalt lade det gå videre. Men jeg har jo et hovedansvar for den rapport, vi drøfter i dag, handlingsplanen, og det er jeg såmænd stolt af – ingen problemer dér.

Når hr. Svend Heiselberg siger, at fotoovervågningen er en ren pengemaskine, så kan man have den holdning, eller man kan lade være. Man kan i dag have den holdning, at det gavner færdselssikkerheden eller det modsatte. Men jeg vil godt sige, at da vi drøftede det i kommissionen, var der ikke ét eneste medlem, der havde det med en pengemaskine med i sine overvejelser om, hvorvidt han eller hun skulle sige ja eller nej.

Det er også derfor, man vil se, at der i handlingsplanen på side 19 står, at hvis man indfører et landsdækkende system med fotoovervågning for at bringe hastigheden ned, så foreslår Færdselssikkerhedskommissionen, at de antal hundrede millioner, der måtte komme ind, ikke går i statskassen, næ, de går ud til de enkelte kommuner, som pengene er kommet fra, og dér skal de anvendes målrettet til lokalt trafiksikkerhedsarbejde, altså kampagner, ombygning af kryds, væk med sorte pletter.

De går altså til færdselssikkerhed og ikke i den store statskasse. Det står på side 19.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Mig bekendt tilsluttede Venstre sig trafikforliget. Jeg vil sige, at noget af det, vi var kede af i SF, var da, at der var den store nedskæring i færdselspolitiet, så hvis vi nu kan alliere os med hinanden, så vi hurtigt kan få gjort noget ved det, ville jeg synes, det var fint. Der er stor støtte fra SF til, at der kommer mere politi, også sådan så man ikke bruger færdselspolitiet til at slå på andengenerationsindvandrere, eller hvad man nu ville. Da politiet kom til Odense, så opdagede de pludselig, at der var noget at gøre for færdselssikkerheden. Så det støtter vi.

Så vil jeg lige sige til hr. Svend Heiselberg, at dér, hvor fotofartfælderne virkelig er en pengemaskine, er som følge af alle de ulykker, vi sparer for. Altså ikke bare al den sorg og elendighed, som jeg kan forstå, at hr. Heiselberg mener vi skal tage afslappet, men altså også alle de ulykker. Hver ulykke med personskafe koster i snit, i snit ganske vist, 1,5 mio. kr.

Så kan vi spare de her ulykker, så er der virkelig noget at spare, altså hvis man tænker på pengene. Jeg synes måske nok, at sorg og elendighed er det, der kommer forrest, men hvis man tænker i penge, så er det dér, fotofartfælderne for alvor er en pengemaskine.

(Kort bemærkning).

Dorte Bennedsen (S):

Jeg går ud fra, at hr. Svend Heiselberg er enig med mig i, at Venstre gerne vil stå for lov og orden. Og derfor vil jeg så gerne have hr. Svend Heiselberg til at forklare mig, hvorfor det set med Venstres øjne er så stort et problem med automatisk hastighedsovervågning.

Sagen er den, at ingen, hverken hr. Heiselberg eller jeg eller noget andet menneske, bliver fotograferet, medmindre vi bryder loven og kører for stærkt. Vi er fuldstændig selv herrer over, om vi skal fotograferes i sådan en overvågningsmaskine.

Og det vil sige, at når hr. Heiselberg er imod dem, så er det altså, fordi han kæmper for menneskers ret til at bryde reglerne og køre for stærkt, uden at der sker noget. Og jeg vil egentlig bare gerne have at vide, hvordan det hænger sammen inde i hovedet på et menneske, der også gerne vil stå for lov og orden.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Arne Melchior for en kort bemærkning. Vi tager lige hr. Melchior med her i de korte, og så kan hr. Heiselberg få lidt længere taletid. Vi økonomiserer.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ja, det er jo dette her ord fartfælder, automatiske fartfælder. Selv fru Auken bruger det af og til, og jeg er sikker på, at hun er ked af det, hver gang hun kommer til at sige det.

Hvad vil det sige, at det er en fælde? Altså en fælde er en, man falder i, fordi den optræder skjult, og fordi man ikke kan tage højde for, at den er der. Men da vi brugte veluddannede politifolk til at kontrollere farten – det gør man jo også nogle steder endnu – stod de jo heller ikke sådan fremme på vejen og viste et par kilometer i forvejen: Pas nu på, nu skal du køre ordentligt, for nu kommer der altså en kontrol! De gemte sig jo netop bag træer og buske og sving netop for at kunne tage fartovertræderne. Det var altså en kontrol.

Det eneste nye, der er sket, er, at voksne, veluddannede, kostbare mennesker er erstattet af nogle apparater. Det ville være smadderumoderne og urationelt og kostbart altså, hvis man ikke brugte den moderne teknik til noget, som vi altid har foretaget her i landet, og som er en absolut nødvendighed for færdselssikkerheden.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg kan forstå, at hr. Helge Adam Møller ikke kan lide, når vi omtaler de automatiske fartfælder som rene pengemaskiner. Jeg tror, jeg kan sige, at det var hr. Helge Adam Møllers formand, som opfandt udtrykket, og jeg synes, at det var et udmærket udtryk, der blev skabt, fordi det var dækkende for det, det er.

Jeg troede også, at hr. Helge Adam Møller var klogere. Når pengene først er kommet i statskassen, så tror hr. Helge Adam Møller vel ikke ud fra den erfaring, som hr. Helge Adam Møller måtte have, at de så kommer ud, hvor de oprindeligt har hørt til. Tror hr. Helge Adam Møller virkelig dét?

Så vil jeg gerne sige til fru Margrete Auken: Når vi er imod de automatiske fartfælder, så er det jo netop, fordi vi må konstatere, at de rent faktisk ikke har gjort nogen virkning. De har været en fiasko af rang. De har nedsat farten med 1,2 km i gennemsnit, hvor de har været opstillet.

Så vil jeg sige til fru Dorte Bennedsen: Jamen vi ønsker lov og orden i dette samfund. Så spørger fru Dorte Bennedsen, hvorfor de automatiske fartfælder er så stort et problem. Ja, det er de, fordi de efter vores mening ingen virkning har. Vi ser jo, at der er endnu flere, der bliver dræbt i trafikken, fordi der køres i spirituspåvirket tilstand på trods af, at vi har fået fartfælder op.

Så er der 160.000-170.000 mennesker, som er rendt ind i de fartfælder, ikke fordi de ønsker at være lovbyggere. Langt, langt de fleste af dem kommer, vil jeg sige, uforskyldt til at køre en halv snes kilometer stærkere, end de må. Og det kan man godt grine hånligt ad, men sådan er det, når man kører i trafikken. Jeg tror, at jeg er en af dem her i Folketinget, der kører mest ude i trafikken og altså oplever, hvad der sker. Mange kommer helt uforskyldt til at køre 8-10 km hurtigere, end de oprindeligt må, uden at de er opmærksomme på det, og så pludselig får de en klækkelig bøde.

Det mener vi er en helt urimelig måde at behandle det danske samfund og bilisterne på. Og fru Dorte Bennedsen tilhører jo netop den fløj, som er imod bilisterne.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Ja, så har jeg tre korte bemærkninger. Først fru Margrete Auken, det er den tredje og sidste korte bemærkning, hr. Helge Adam Møller og fru

Dorte Bennedsen og også hr. Melchior, kan jeg forstå. Vi tager fire på én gang.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er altid en ganske chokerende oplevelse at høre hr. Svend Heiselberg stå her på Folketingets talerstol og fortælle os, at han ikke kan finde ud af at køre bil. Det gentager han hver gang, og han tror endda, at det er o.k., og han tror endda, at alle danskere er lige så torskede som han selv.

Det er de altså ikke, og hvis de opdagede, at det blev taget alvorligt, det, vi mener med loven, så kan de selvfølgelig finde ud af det. Altså jeg kan godt finde ud af det, og jeg er altså ikke frygtelig meget bedre begavet end hr. Svend Heiselberg, så jeg må være en meget bedre bilist, og jeg synes ikke, det er spor svært.

Når det så er sagt, så ville hr. Heiselberg derudover, hvis han havde læst de notater grundigt, vide, at hvis man øger gennemsnitshastigheden med 2 pct., så øger man ulykkerne uden personskade med 4 pct., ulykker med personskade med 6 pct. og ulykker med dødsfald 8 pct.

Så en tilsyneladende lille gennemsnitlig gevinst giver enormt. Men da det ikke kunne falde hr. Heiselberg ind at blive klogere på de sager her, så kunne det heller ikke falde ham ind at læse videre i papirerne, for så skulle han jo selv til at køre lovligt.

Jeg håber, at han vil lære af det her the soft way, altså ved bøder og ved konfiskation af kørekortet, og at han ikke kommer til at lære det den hårde vej.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Hr. Svend Heiselberg stillede mig et meget væsentligt og meget vigtigt spørgsmål. Hr. Heiselberg spurgte, om hr. Helge Adam Møller virkelig tror på, hvad han siger. Ja, det gør jeg, og derfor vil jeg også godt sige, at uanset om man er tilhænger eller ikke tilhænger af, at der kommer et landsdækkende system med fotoovervågning, så er det min faste overbevisning, at hvis systemet kommer, så tror jeg, at det vil skabe langt større forståelse hos de brede dele af den danske befolkning og bilisterne, hvis man siger, at de penge, der eventuelt går ind på systemet, anvendes til lokalt færdselssikkerhedsmæssigt arbejde ude i den kommune, hvor man har begået forseelsen.

Det er faktisk sådan, Færdselssikkerhedskommissionen sagde, at man bør lave det. Og det synes jeg stadig væk er en god idé, hvis man skal have systemet. Det vil skabe en større forståelse, end hvis pengene ryger ned i finansministerens kasse. Det er forslaget.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Dorte Bennedsen for en tredje og dermed sidste korte bemærkning i denne omgang.

(Kort bemærkning).

Dorte Bennedsen (S):

Jeg må bedrøve hr. Heiselberg. Jeg er ikke bilhader eller bilmodstander. Jeg er faktisk en meget ivrig bilist. Og jeg synes, at bilister skal have ordentlige vilkår. Men jeg synes også, at vi skal sikre, at bilister ikke kommer til at slå andre trafikanter eller sig selv ihjel.

Så grinede jeg ikke hånligt, som hr. Heiselberg mente. Men vi er måske her ved grundproblemet. Vi ved, at fart er den største enkeltfaktor i forbindelse med dødsfald i trafikken. Og så siger hr. Heiselberg her, at så kommer masser af mennesker helt uforskyldt til at køre 10 km/t. for meget. I gamle dage kom man uforskyldt til at køre af sted med en brandert. Men den holdning har dog heldigvis ændret sig. Det er ikke smart og in længere. Men det er smart og in at køre uforskyldt.

Nej, ingen kører uforskyldt 10 km/t. eller 8 km/t. eller 15 km/t. for stærkt, og hvis de gør det, så er de nogle dårlige bilister, der ikke følger med i, hvad de selv foretager sig i trafikken.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Arne Melchior for en kort bemærkning. Det er også den tredje og dermed sidste til Venstres ordfører.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det er for mig og sikkert også for fru Margrete Auken en bemærkelsesværdig dag, hvor hun og jeg i et vigtigt trafikspørgsmål går så stærkt i brechen for den samme opfattelse. Men når det tilsyneladende for mange af os er så vigtigt at gøre op med hr. Heiselbergs overlegne syn på fart og fartens farlighed, ja, så skyldes det jo, at han er udtryk for en forkert mentalitet i store dele af samfundet, den, at det såmænd ikke gør så meget. Hvad så, om der ryger 50 menneskeliv mere eller mindre, når bare vi må køre, som vi vil?

Må jeg gøre hr. Heiselberg opmærksom på, at loven og forstanden altså sidder oppe i hjernen og ikke nede i fodsålen på speederen, og at køre 10 km/t. for stærkt, hvor der f.eks. må køres 50, er en lovovertrædelse på 20 pct., som er farlig for en selv og for andre menneskers liv og lemmer! Lad dog være med at se så overlegent på så alvorlige ting.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, som jeg ikke fik svaret forrige gang: Jeg mener faktisk ikke, at vi ser overlegent på dem. Jeg mener, at det er nogle af de strengeste krav, der måske bliver nævnt her i dag.

Vi vil gå ind for at tage fat på de virkelige fartbøller, folk, der kører i spirituspåvirket tilstand. Det er det, Venstre kommer med. Vi er indstillet på at tage fat på de mennesker, som virkelig er årsag til, at der sker store trafikuheld og ulykker. Det kan jeg godt sige. Det er vi, og det er vores klare opfattelse.

Men vi siger, at vi må lave en trafikpolitik, der også tager hensyn til befolkningen i almindelighed. For langt, langt de fleste kører jo anstændigt på vores veje, og det, man er ude på her, er jo ligesom, at man vil kriminalisere alle bilister og sige, at de kører fuldstændig tåbeligt. Men det gør de ikke.

Når jeg er imod det med fartfælder, jamen så er det jo, fordi jeg er realistisk. Jeg ved – det er svar til fru Margrete Auken – at de intet godt gør, og så indrømmede jeg, at mange mennesker kommer til at køre nogle få kilometer i timen for stærkt, uden at de tænker over det. Jamen det kan godt være, at hr. Arne Melchior slår ud med armene, men det sker for de fleste mennesker, at de kommer til at køre lidt for stærkt.

Og så vil jeg gerne sige til hr. Helge Adam Møller, at han burde spørge sit eget parti, om de går ind for fartfælder. Det synes jeg at hr. Helge Adam Møller skulle. For jeg er overbevist om, at også hr. Helge Adam Møllers parti mener, at det med fartfælder er noget, vi ikke skal have, men at vi skal klare problemet på en anden måde. Og det er det, vi er indstillet på i Venstre, og det har vi klart givet udtryk for her. Men vi vil ikke være med til at lave pengemaskiner til statskassen, sådan som der bliver lagt op til.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Helge Adam Møller for en kort bemærkning. Og det er også den tredje og sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Til hr. Svend Heiselberg vil jeg sige, at jeg jo slet ikke tog stilling til, om der skulle være fartfælder eller ikke fartfælder.

Jeg tog stilling til, at det, hr. Svend Heiselberg sagde, var faktisk forkert. Det betyder, at det ikke var korrekt. Det var ikke sandt. Enten var det bevidst eller ubevidst. For jeg siger, at Færdselssikkerhedskommissionen på side 19 har anbefalet, at hvis man indfører disse fotoovervågningssystemer på landsplan, så foreslår vi – netop for at man ikke skal kunne beskyldes for, at det er en maskine, som giver penge til finansministerens store kasse – at de millioner, der måtte komme ind, anvendes målrettet ude i den enkelte kommune til ting, der gavner trafikikkerheden. Det kan være bygning af en ny rundkørsel. Det kan være bygning af en cykelsti. Det kan være en kampagne mod spritbilister i Nakskov, i København, i Næstved og i Holstebro. Det er det, vi foreslår.

Men alligevel bliver hr. Svend Heiselberg ved med at sige, at pengene skal ned i finansministerens store kasse. Der står altså lige det modsatte.

Det var det, jeg blandede mig i, ikke om ideen var god eller dårlig. Vi har vores egen ordfører siden hen.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Klaus Kjær, der får lov at holde sin ordførertale før De Konservative og SF efter aftale med partierne.

Klaus Kjær (DF):

Jeg takker for redegørelsen, som i store træk er et politisk tilsagn fra regeringens side om at følge de anbefalinger, som Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler for de kommende 12 års målsætninger vedrørende nedbringelse af antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken.

I Dansk Folkeparti er vi enige i de overordnede målsætninger, nemlig at antallet af dræbte og tilskadedkomne skal reduceres med mindst 40 pct. over de kommende 12 år. En målsætning, som regeringen finder ambitiøs, men ikke urealistisk.

Der peges på, at Danmark har et højt antal trafikdræbte i forhold til de øvrige nordiske lande og flere af de nordeuropæiske lande.

Man har egentlig aldrig undersøgt, hvorfor det forholder sig således. Derfor kan Dansk Folkeparti også tilslutte sig, at regeringen vil foretage endelig evaluering af det samlede trafikikkerhedsarbejde i Danmark ved inddragelse af udenlandske fagfolk til at se på det danske trafikikkerhedsarbejde i samarbejde med væsentlige danske aktører på området.

De kommende 4 års indsatser, hvor der navnlig skal fokuseres på ulykker forårsaget af høj hastighed, ulykker som følge af spirituskørsel, ulykker med cyklister og ulykker i kryds, er væsentlige indsatsområder, hvor der bør sættes ind.

Dansk Folkeparti er imidlertid skeptiske over for nogle af de konkrete initiativer, der påtænkes iværksat, før man egentlig har klarlagt årsagerne til ulykkerne.

Indførelse af det såkaldte klippekort kan måske være en meget god idé, men med det forbehold at der ikke sker registreringer af såkaldte bagatelforseelser, som i sig selv ikke kan siges at være til skade for trafikikkerheden. Det kan eksempelvis være gentagne små hastighedsoverskridelser, som ikke i sig selv medfører en frakendelse af kørekortet, men som, når klippekortet slipper op på grund af disse forseelser, medfører frakendelse af førerretten.

Ordnningen bør kun indføres, hvor der er tale om virkelig grove tilsidesættelser af færdselssikkerheden.

I Dansk Folkeparti er vi modstandere af automatisk hastighedskontrol som landsdækkende ordning, idet vi ikke tror på, at det har nogen præventiv virkning, at man indtil 2 måneder efter forseelsen blot får et girokort og et billede af sig selv og bliver præsenteret for sin forseelse.

Vi har altid haft den opfattelse, at automatiske hastighedskontroller alene tjener et fiskalt formål, og den antagelse er nu blevet bekræftet, idet trafikministeren i redegørelsen netop nævner, at indførelsen af automatisk hastighedskontrol som landsdækkende ordning skal sikre midler til den politimæssige indsats og desuden midler til massiv kampagne- og informationsindsats.

Det er faktisk en forudsætning for gennemførelse af projektet, at regeringen kan regne med en løbende og konstant indtægtskilde til statskassen. Og der er jo ingen, der giver garanti for,

at disse midler virkelig øremærkes og tilføres det trafikikkerhedsmæssige arbejde.

Vi er også betænkelige ved, at der udføres forsøg med automatisk rødkørselskontrol, hvilket imidlertid er mere acceptabelt end den automatiske hastighedskontrol. Ved rødkørsel er der jo typisk tale om farlige situationer, hvilket jo ikke altid er tilfældet med hensyn til overskridelse af hastighedsbegrænsninger.

Såfremt der skal indføres rødkørselskontrol, må det også gælde knallerter og cyklister, som jo netop er den udsatte gruppe i færdselssikkerhedsmæssig henseende. Hvorledes har regeringen tænkt sig, at en sådan registrering af cyklister og knallerter skulle foregå?

Generelt mener vi i Dansk Folkeparti, at den præventive virkning i højere grad ligger i en politimæssig indsats på stedet. Det vil sige en øget politimæssig manuel kontrol og påtale af de virkelige sikkerhedsmæssige risikosituationer såsom groft uagtsom kørsel og chikanekørsel, frem for at der opstilles maskiner til automatisk malkning af bilisterne.

Der er således i redegørelsen efter Dansk Folkepartis opfattelse på visse punkter tale om en forkert prioritering med de forkerte midler.

I den forbindelse skal jeg lige henlede opmærksomheden på den i redegørelsen alt for markante fokusering på objektiv overtrædelse af hastighedsbestemmelserne. Vi er enige i, at hvor der er tale om hastighedsoverskridelser, som er til fare for trafikikkerheden, og det gælder navnlig i byområderne, bør der gribes hårdt ind. Men hvor der er tale om f.eks. hastighedsoverskridelser på motorveje, uden at det i sig selv har nogen sikkerhedsmæssig betydning, er der sat alt for mange ressourcer af, bl.a. til planlagte indkøb af udstyr til automatiske hastighedskontroller og politimæssige ressourcer, som trækkes væk derfra, hvor problemerne er, nemlig i byområderne.

Det er jo påfaldende, at selv om 27 pct. af den samlede trafik afvikles på statsvejnettet, dvs. hovedsagelig på motorvejene, så tegner amts- og kommunevejene sig for 90 pct. af de dræbte i trafikken. De 10 pct., som dræbes på motorveje, skyldes nødvendigvis heller ikke for høj hastighed. Når henses til, at vi i Danmark har relativt flere trafikdræbte end f.eks. i Tyskland, hvor der er fri hastighed på motorvejene, er der noget, der tyder på, at det ikke er her problemet ligger, og at regeringens færdselssikkerhedsmæssige indsats nok snarere i højere grad bør koncentrere sig dels om byområderne, dels omkring bili-

sternes mentalitet frem for en objektiv vurdering af overtrædelse af færdselsreglerne på et formalistisk grundlag.

På den baggrund har Dansk Folkeparti da også fremsat forslag om en forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje til 130 km/t. Så kan politiet spare sit ekstraindkøb af udstyr og afsættelse af ressourcer til dét formål, som efter Dansk Folkepartis opfattelse overhovedet ikke har nogen færdselssikkerhedsmæssig betydning.

Samlet set finder vi i Dansk Folkeparti, at intentionerne på baggrund af Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger er positive, men vi er ikke på alle områder enige i midlerne til, hvorledes disse intentioner mest effektivt søges gennemført. Vi vil derfor holde et vågent øje med de konkrete lovforslag, som regeringen måtte fremsætte i henhold til sin handleplan.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Brian Mikkelsen som ordfører.

Brian Mikkelsen (KF):

Transport spiller jo en særdeles vigtig rolle i et samfund som det danske. Personbilen – det kan vi også konstatere – er nu engang den dominerende transportform. Cirka 75 pct. af al persontransport foregår via personbilen. Der er jo ikke noget, der indikerer, at den tendens vil ændre sig i de kommende år. Snarere oplever vi, at trafikken stiger og stiger notorisk hvert år. For uanset visse partiers gentagne lovprisning af den ene del af transporten, altså den offentlige transport, så er bilen for mange en simpel nødvendighed for at komme til og fra arbejdet.

Bilen er ofte det bindemiddel, der får en travl og presset hverdag til at hænge sammen, uden at det går for hårdt ud over familielivet. Det betyder ikke, vil jeg godt indskyde i en bisætning, at man så skal undervurdere og underprioritere den anden del af transportformen, den kollektive transport, der for mange er lige så uundværlig, og som er et fantastisk godt skub i mobiliteten i det danske samfund. Men nu er det nu engang bilen, vi tager udgangspunkt i også i dagens debat.

Thorkild E. Jensen, der er næstformand i Dansk Metal, har sagt: Privatbilen er nødvendig, for at mange af vore medlemmer kan passe deres arbejde og få et tåleligt familieliv. For dem, der har børn, vil det slet ikke kunne lade sig gøre uden en privatbil.

Sådan udtrykker næstformanden for Dansk Metal sig.

Desværre har den fokusering på bilens nødvendighed jo også betydet, da der nu er flere ude at køre, at der har været et meget stort antal trafikdræbte og mange tilskadekomne. Det kulminerede i 1986-87, hvor mere end 700 mennesker mistede livet i trafikken. Denne udvikling er heldigvis vendt til det bedre, bl.a. på baggrund af et stort arbejde for trafikikkerheden blandt alle involverede instanser, f.eks. Færdselssikkerhedskommissionen. Men dermed er arbejdet jo ikke slut. Mere end 500 dræbte i trafikken er fortsat for mange. Jeg støtter den mål-sætning, den vision, som man også har i Færdselssikkerhedskommissionen, nemlig at hvert eneste dræbt menneske jo er ét menneske for meget.

Vi har alle et ansvar, politikere, embedsmænd og eksperter, for at bringe tallet ned. Spørgsmålet er så blot, hvad man yderligere kan gøre i dag, hvor man jo har været igennem de fleste af de løsninger, der ligger lige for.

Regeringens svar på dette spørgsmål er øget viden, bl.a. i form af en havarikommission for vejtrafikulykker, forbedret datagrundlag og øget forskning. Det er nødvendigt med mere viden, hvis vi ønsker, at antallet af trafikulykker fortsat skal falde og ikke blot ønsker at kaste gode penge efter dårlige.

Derfor er de ovennævnte initiativer væsentlige. Vi kan støtte dem fra De Konservatives side, for de er et vigtigt skridt mod færre dræbte og tilskadekomne i trafikken. Men vi skal jo ikke blot afvente forskningens resultater. Der er en lang række områder, hvor man allerede på nuværende tidspunkt kan sætte ind. Af initiativer med mere direkte effekt på trafikikkerheden er det væsentligste det, som regeringen overvejer vedrørende indførelsen af det såkaldte klippekort, et system, der skulle summere grove overtrædelser af færdselsloven op, og når grænsen er nået, frakendes kørekortet.

Vi støtter en sådan model, for vi er overbeviste om, at et sådant system kan medvirke til såvel færre kvæstede som færre dræbte i trafikken. Et klippekortsystem vil ramme de trafikanter, de bilister, der gang på gang overtræder færdselsloven, og som fuldstændig tilsidesætter hensynet til andre trafikanter. Vi kan kun opfordre trafikministeren til at sætte farten op i det nedsatte udvalg, så vi snarest muligt kan finde den bedst mulige ordning for Danmark, bl.a. baseret på de erfaringer, som Finland, Tyskland og Eng-

land allerede har gjort med en ordning som denne.

Men vi kan ikke støtte et andet punkt i redegørelsen, nemlig kæphesten om landsdækkende automatisk hastighedskontrol. Det er jo særdeles interessant, at trafikministeren i redegørelsen fastslår, at forsøget med automatisk hastighedskontrol har været medvirkende til at nedsætte hastighederne i de pågældende områder. Det er jo interessant, når man paralleliserer det med, hvad Vejdirektoratet i sin rapport om forsøgene konkluderer.

Vejdirektoratet skriver i sin rapport: Generelt må man sige, at gennemsnitshastighederne er faldet. Men det kan ikke afgøres, om det alene skyldes automatisk hastighedskontrol, eller om der er påvirkninger fra andre faktorer, f.eks. lokale kampagner eller øget indsats over for trafikanterne fra politiets side.

Faktum er, at forsøget, der her er omtalt, nedbragte hastigheden med sølle 1,3 km/t., og ifølge Vejdirektoratet kan dette altså ikke med sikkerhed tilskrives forsøget.

Hvor står vi så henne? Jo, efter vores mening står vi altså med endnu et redskab, der skal registrere og overvåge os alle sammen. »Big Brother is watching you« kommer endnu tættere på.

Vi tror altså ikke på effekten. Vi er imod ideen, og derfor vil vi godt gå andre veje.

En af de veje, som vi godt vil kigge på, er de mange ulykker, som unge bilister er medvirkende til. Regeringen har nævnt det i redegørelsen, og det er svært at finde konkrete løsningsforslag. En af de ideer, som vi har drøftet i den konservative folketingsgruppe, er, at man har et kørekort på prøve i 3 år, hvis man er ung bilist, for vi ved jo notorisk, at langt de fleste uheld sker, når unge bilister er ude at prøve grænser af, køre for stærkt, overhale og overtræde færdselsreglerne. Hvis man kører for stærkt, meget for stærkt, hvis man kører promillekørsel, hvis man ikke overholder de mest banale færdselsregler, jamen så har man altså kun sit kørekort på prøve i 3 år. Vi ved jo, at unge bilister værdsætter deres kørekort meget. Vi ved også, at de så vil opfange signalet. Vi tror altså i den konservative folketingsgruppe på, at det vil være med til at give noget agtpågivenhed; at det vil være med til at sikre, at der var en diskussion også i de unge miljøer om, hvordan man skulle passe lidt bedre på hinanden.

Et af de andre områder, der er nævnt i redegørelsen, er cyklisterne. Der står ikke meget om det, men det er altså ikke tilstrækkeligt at indret-

te bytrafikken, så færdsel alene bliver mere sikker for cyklister, og udgive flere færdselshåndbøger. Man skal også se på cyklisternes adfærd.

Forhøjelsen af bøderne for cyklisters trafikforseelser var et skridt i den rigtige retning. Men regeringen er altså nødsaget til at se nærmere på indsatsmuligheder over for cyklisternes brud på god færdselsskik, og cyklisterne er nødt til at erkende deres ansvar i trafikken. Der er et utal af farlige situationer i byerne, hvor man ikke overholder det. Jeg er selv cyklist og værdsætter den transportform meget, men man skal være opmærksom på, at det giver mange uheldige situationer, og det er sårbare, bløde trafikanter, som også selv skal overholde færdselsreglerne.

Alt i alt må man dog sige, at der er mange interessante initiativer at finde i redegørelsen. Vi støtter langt de fleste af dem. Hensigten er jo bestemt også vores. Vi synes, det er et godt stykke arbejde, der er lavet. Men vi synes også godt, man kunne tænke sig at se på nogle andre ting. F.eks. kunne det være interessant at se på effekten af, at man nedsatte afgiften på sikkerhedsudstyr i bilerne endnu mere, end man gør i dag. Vi ved godt, at det koster en formue at installere rigtigt sikkerhedsudstyr. Hvorfor ikke se på effekten af det? Kunne det f.eks. være med til at forbedre trafiksikkerheden?

Nogle af de ting vil vi prøve på at overveje lidt, også hvordan man kan stille spørgsmål om det under udvalgsarbejdet. Men generelt synes vi altså, at det er en god, glimrende og interessant redegørelse, hvor vi kan støtte langt de fleste initiativer.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det var godt at høre sidste del, for i første del fik man næsten indtryk af, at holdningen »hvor der handles, der spildes« var ved at dominere De Konservatives holdning, altså at man sagde, at det ville gå ud over bilismen, den elskede bilisme, hvis vi skulle gøre noget ved det her. Så skulle jeg altså lige underholde med, at det ikke er gået ud over den hellige bilisme i Sverige, hvor de allerede har nået det mål, vi har til hensigt at nå om 12 år.

I Norge, Finland, England og Holland har de faktisk fået en bedre færdselssikkerhed, end vi har. Det er frygtelig pinligt, at vi ikke har det. Men jeg går ud fra, at det lidt var en lapsus fra hr. Brian Mikkelsen, at det skulle være et angreb mod bilismen at ville nå frem mod de mål. Det tror jeg heller ikke at han seriøst mener.

Så lige om fotofartfælderne: Vi skal ikke tage den debat. Jeg ved godt, at De Konservative mener, at hvis de kører ulovligt dér, så er det lovligt, og hvis de bliver fotograferet dér, så er det overvågning. Jeg vil bare én gang til sige noget til hr. Brian Mikkelsen, som jeg nu egentlig ikke tror kører ulovligt, for jeg ved, at han er flere børns far, og et eller andet sted virker hans hoved også. Men jeg tror faktisk godt, at han også er klar over, at hvis han kører lovligt, så bliver han ikke fotograferet, og det vil sige, at de overvågningsting, som De Konservative ellers ville lave på rasteplasser og andre steder – for dér sker der ting og sager – kan man ikke undgå. Men man kan altså godt undgå fotofartfælderne, og det tror jeg hr. Brian Mikkelsen nogenlunde lykkes med, for jeg tror, han kører pænt.

Og jeg kan altså høre fra hr. Heiselberg, at han ikke kan finde ud af det.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg bemærkede, at hr. Brian Mikkelsen talte om, at bilen er en nødvendighed. Det var et stærkt ord: En nødvendighed. Hr. Brian Mikkelsen påtager sig altså at sige, at en øget trafikmængde i samfundet, også inden for bilismen, er en nødvendighed.

Det skal jeg ikke diskutere med hr. Brian Mikkelsen nu. Jeg skal bare sige, at det er et meget, meget stærkt udsagn. Men netop fordi hr. Brian Mikkelsen har denne opfattelse af, at det nærmest er noget biologisk bestemt, eller hvad pøker det er, hvad er så hr. Brian Mikkelsens løsning på det generelle problem?

Jeg har noteret, at hr. Brian Mikkelsen har noget omkring klippekort og cyklister m.m. Jeg tror, jeg er enig med hr. Brian Mikkelsen. Men så kommer vi til diskussionen om fotofartfælder. Den skal jeg ikke tage op, men jeg skal bare spørge hr. Brian Mikkelsen: Hvordan forholder hr. Brian Mikkelsen sig til det enkle forhold, at selv små reduktioner i den gennemsnitlige hastighed indebærer en radikal reduktion eller i hvert fald en meget betydelig reduktion af ulykkerne?

Hvad er hovedstødet? Hvad er måden, hvorpå man virkelig kan reducere de ulykker, som jo også vil tage til, når hr. Brian Mikkelsen forestiller sig mere og mere trængsel på vejene – altså medmindre hele Danmark blev plastret til med motorveje? Men der er vel et eller andet sted en grænse, eller det er der måske ikke?

(Kort bemærkning).

Dorte Bennedsen (S):

Jeg føler, at det måske har lidt mere fremtid for sig at gå ind i en dialog med hr. Brian Mikkelsen, end det havde med Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, som jo på forhånd har besluttet, hvad holdninger og meninger og synspunkter hans modstandere har.

Det var et par spørgsmål, jeg ville have stillet til hr. Brian Mikkelsen, men det ene har hr. Søren Kolstrup netop stillet nu. Men det andet var tanken om et prøvekorrektur.

Jeg tror, jeg sagde på et tidligere tidspunkt, at jeg næsten vil gå med til enhver idé på det her område, hvis den har en vis udsigt til at kunne reducere ulykkestallet, og jeg synes i og for sig, det var en ganske spændende tanke. Det minder mig umiddelbart noget om klippekortet. Man kan i virkeligheden sige et ungdomsklippekort, og jeg synes, det var en lidt spændende tanke, og jeg kunne da godt se ned på ministrene og spørge, om det der udvalg, der nu sidder og kigger på klippekort, ikke kunne tænke den variant med. For jeg tror, at det at ramme de unge mennesker på kørekortet er noget af det, der har langt mere betydning for dem end så meget andet, også end højere strafferammer.

Problemet er jo ikke, at strafferammerne er for små. Problemet er måske, at de ikke udnyttes, men der er jo faktisk en strafferamme på 4 år for det her.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg går ud fra, at hr. Brian Mikkelsen ønsker ordet.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Det er jo svært at hidse sig op til en stor diskussion om, hvorvidt man ønsker flere trafikdræbte eller ej, eller om man vil have færre uheld eller ej.

Alle herinde vil jo gerne have færre dræbte og færre tilskadekomne, og jeg kan jo også se, at Danmark har et meget højt antal trafikdræbte i forhold til alle de andre nordiske lande og flere af de nordeuropæiske lande, og det betyder, at vi jo kan konstatere, at vi har et problem herhjemme med færdselssikkerheden. Det er der sikkert et utal af forskellige årsager til. Men når vi nu ved, at vi har problemer, og at der er mange årsager til dem, så lad os prøve at løse dem.

Se, vi tror ikke – det er meget kort, for jeg vil helst ikke gå ind i de store diskussioner om det –

at fotofartfælderne hjælper. Vi kan jo se af undersøgelseerne, at det betyder meget, meget lidt for hastigheden. Vejdirektoratet kan ikke konkludere noget ud fra undersøgelserne. Men lad nu det ligge. Vi må få nogle flere tal og noget mere statistik på det.

Så til det mere håndgribelige: Jamen til hr. Søren Kolstrup vil jeg sige, at vi tror, at bilen jo er den nødvendighed, der er, når man ikke lige bor i nærheden af en S-station, ikke bor lige i nærheden af bussen, for så har man altså brug for sin bil til at fragte børn, som skal til gymnastik, som skal i skole. Det samme gælder, når man skal ned at handle, fordi man ikke kan bære syv bæreposer osv.

Der er bilen altså en nødvendighed for mange mennesker, for vi har ikke et system med en infrastruktur i dag med kollektiv transport, som når ud i hvert eneste gadehjørne. Det er der heller ikke ressourcer til, og det ville virke helt håbløst at have det.

Derfor skal det være en kombination. Jeg tror på bedre vejforbindelser. Bilisterne betaler 40 mia. kr. i forskellige skatter og afgifter i dag. Derfor har de krav på bedre vejvedligeholdelse, bedre veje og også en bedre fungerende kollektiv transport. Der er jeg sådan set meget enig med både Enhedslisten og SF og de mennesker, der argumenterer for det, at den skal fungere bedre for de mennesker, der bruger toget og den kollektive transport daglig.

Jeg ved også godt, at små reduktioner i hastigheden da betyder noget for trafikikkerheden, så derfor handler det også om sikkerhedsudstyr. Derfor handler det om kampagner, og derfor – for at komme over til fru Dorte Bennedsen – skal vi måske prøve det med prøvekørekortet, fordi de unge mennesker er så afhængige af og så forlibte i deres kørekort, at det måske kan være et virkeligt advarselssignal til dem: Hvis du kører for stærkt med mere end 20 km/t., kære Brian eller Kurt, så ryger kortet.

Det tror jeg virkelig ville være noget, de kunne mærke, og det er vi villige til at kunne gå ind at støtte og diskutere.

Ja, det minder om klippekortet, men klippekortet er jo en variation for alle bilister, hvor man summerer op. Her kunne man være konsekvent første gang og sige: Første gang du har overtrådt færdselslovgivningen inden for et vist niveau, så ryger kortet.

Det ville vi ikke have noget imod.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Der er ikke flere korte bemærkninger.

Så har jeg forstået, ordførerne er enige om, at hr. Søren Kolstrup får lov at holde sit ordførerindlæg nu.

Søren Kolstrup (EL):

I den her debat er det selvfølgelig vigtigt at stille spørgsmålet: Hvorfor opstår ulykker? Der kan ikke peges på én årsag, men der kan dog peges på nogle strukturelle grunde hertil.

Vi lever i et samfund, hvor vi kan konstatere, at trafikmængden stiger og stiger. Der bliver mere og mere trængsel. Det er således interessant at kunne konstatere, at vejtrafikken er steget med næsten 50 pct. fra 1988 og til i dag.

Hvis man nu foretog det tankeeksperiment, at trafikmængden ikke var steget, hvad var der så sket? Så er der meget, der tyder på, at Færdselskommissionens handlingsplan fra 1988 faktisk var nået. Så dermed mener jeg godt, man absolut kan tillade sig at sige: Trafikmængden og stigningen i denne er ét problem. Man kan dertil føje, at vi lever i et samfund, hvor i hvert fald et flertal, f.eks. Folketinget, foretager bevidst forsøg på at lave en trafikpolitik, der er med til at skabe mere trafik. Det er altså ikke bare spørgsmålet om, at det eventuelt, som hr. Brian Mikkelsen er inde på, nærmest skulle være en naturlov, at man har det og det antal biler, men også at man bevidst forfølger en trafikskabende politik.

Vi ved således, at hvis man laver en motorvej, så skaber den mere trafik, og det er den lovmæssighed, der er så vigtig at forholde sig til. Jeg ved godt, at det er ud fra et eller andet ønske om – hov – at løse et problem. Men samtidig med at man evt. løser et problem i tid 1, så får man i tid 2, tid 3 og tid 4 endnu større problemer. Derfor er det ikke en løsning.

Men det er der endnu ikke så mange, der politisk har kræfter til at forholde sig til. Jeg kan jo konstatere i disse dage, at det mildt sagt heller ikke er det, der står øverst på trafikministerens dagsorden.

Trafikmængden er ikke blot vokset, men det er en særlig del af trafikmængden, der er vokset ekstra stærkt. Det er nemlig privatbilismen, som igen skaber et særligt problem.

Endelig synes jeg, det er værd at nævne, at det jo ikke er neutrale aktører, der er i spil her. Her er nogle bilfabrikanter, som er interesserede i at informere og reklamere om bilens velsignelser. Disse bilfabrikanter har jo så påtaget sig at

udstyre bilen med mere og mere energi og flere og flere evner, således at fristelsen bliver meget stor. Og hvis man møder for mange hr. Svend Heiselberg'er i sit liv, så kan jeg jo konstatere, at disse hr. Svend Heiselberg'er åbenbart ikke kan modstå fristelsen fra bilfabrikanternes side, og så bliver vi nødt til at skære igennem og sige, at her ligger et selvstændigt problem.

Skal det være sådan, at nogle private firmaer kan tillade sig bare at friste i ét væk og lade bilens evne til at køre hurtigere og hurtigere være ubegrænset?

Endelig skal jeg nævne, at man i samfundsdebatten har talt om specielle grupper, f.eks. unge fyre, der mangler udfordringer. Det er i hvert fald vigtigt, når vi tager den debat, at de løsninger, vi finder i forhold til den gruppe, samtidig er løsninger, som gælder alle, sådan at vi ikke får en speciel generationsdiskussion.

Vi kan godt have et særligt sigte på at løse problemet i forhold til disse mennesker, men det er utrolig vigtigt at understrege, at det skal gælder alle.

På løsningssiden vil jeg gerne i ganske kort form påpege, at Enhedslisten er enig i den klippekortdebat, der har været. Vi vil meget gerne deltage i den og prøve at finde frem til en løsning her.

Punkt to: Vi er meget interesserede i at tage hastighedsdiskussionen. Herunder vil vi sikre den erfaring og den viden, vi som tidligere nævnt har om, at selv små reduktioner i den gennemsnitlige hastighed kan medvirke til at reducere ulykkerne. Det er en utrolig vigtig indsigt, som bør bruges i praktisk politisk arbejde.

Punkt tre: Vi er interesserede i generelt at reducere trafikmængden og ikke mindst inden for det afsnit, der hedder privatbilismen.

Punkt fire: Vi er interesserede i at få bilen ud af storbyen, i hvert fald i første omgang. I forhold til, jeg havde nær sagt alle i al almindelighed, og i forhold til at få en sikker by, så skylder vi at lade andre sikrere trafikformer nyde fremme.

Endelig skal jeg som det femte pege på, at der må vises cyklister og fodgængere særlig bevågenhed. Vi har trods alt fået nogle statistikker, der peger i den lidt rigtige retning, men for cyklister og for fodgængere kan de blive meget bedre.

Og igen inden for dette område vil jeg godt fremdrage bare ét forhold, og det er skolebørns skolevej. Der er meget ofte ved danske skoler tale om kaos, fordi disse fortravlede forældre

altså lige hu hej skal køre ungerne hen til skolen, og det går hurtigt, og man er ofte i en sindstilstand og en mental tilstand, hvor man ikke altid viser maksimalt hensyn.

Derfor fordres en generel politik i forhold til skolen og skoleområdet. Vi må konstatere, at det er meget svært for små samfund og kommuner at løse det her problem. Jeg tror, vi må tage det op generelt og tale om, at der skal finde nogle generelle fredeliggørelser sted omkring vores skoler.

Vi kan simpelt hen ikke være det bekendt i forhold til vore børn, i forhold til vore unge. Det bør også være et sted, hvor vi – uanset om vi er drønende uenige om alt det med trafikmængden – hurtigt og radikalt kunne gribe ind.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Søren Kolstrup drog i tvivl, om det er en naturlov, at man skal have et vist antal biler. Jeg tror, jeg må give ham ret i, at det ikke er nedskrevet i nogen naturlov, men det hindrer jo ikke, at det er en pragtfuld ting.

Jeg har lagt mærke til hr. Søren Kolstrups fine skjorte. Han kunne have købt en meget billigere skjorte; vi kunne have meget mindre lys herinde og fungere udmærket alligevel; der er nogle, der tillader sig at drikke en øl en gang imellem, det er heller ikke nogen naturlov. Men det er altså en mulighed, som nogle mennesker er glade for at udnytte, og som de kan udnytte på en måde, som er til gavn for dem og ikke er til skade for nogen andre.

Det er sådan, vi også skal indrette trafikken og herunder bilismen. Hr. Kolstrup skulle prøve det engang: En bil er et pragtfuld hjælpemiddel, både for det enkelte menneske og for familien.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal overlade forsøg på at lave hymner til bilens pris til hr. Arne Melchior, men jeg skal så bare minde om, at uanset om hr. Arne Melchior og jeg har vidt forskellige tilgange til det her spørgsmål, så kunne det måske for at få nuancerne ind i debatten være meget interessant at skelne f.eks. mellem, om folk bor meget stationsnært eller ikke meget stationsnært.

Det kunne jo også være interessant at skelne mellem, om folk bor i en storby eller ikke bor i en storby. Det kunne jo også være interessant at drøfte, om ikke mennesker også handler i for-

hold til de rammer og de vilkår, som de bliver stillet over for.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det er jo ikke nok, at man bor stationsnært. Det er der altså en minoritet af befolkningen der gør. Man skal også arbejde stationsnært ved den station, hvortil man ankommer. Dertil kommer, at man tit skal bruge bilen i arbejdet, eller man skal gå på indkøb og have mere, end man kan have i hånden, når man kører med tog eller bus, eller man skal have svigermor eller en ven med hjem til middag eller mange, mange andre ting, hvor bilen er så god.

Hvorfor tror hr. Kolstrup, at der er så mange biler i byerne, når vi ved, at det koster rundt regnet 50.000 kr. at holde en bil? Tror hr. Kolstrup ikke, at det er, fordi disse mennesker, som er lige så sundt tænkende som hr. Kolstrup og måske undertegnede, finder ud af, at det er prisen værd, ja, at det for mange af dem foruden en stor glæde er en stor nødvendighed? Det er en realitet, som også Enhedslisten er nødt til at indrette sig på.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal meddele hr. Arne Melchior, at jeg har gjort en supplerende iagttagelse, nemlig at mennesker også reagerer på, hvad er det for nogle miljøer, de går i.

Når jeg f.eks. i nogle europæiske storbyer har set utrolig glade bilister, altså folk, der virkelig elsker deres bil og har et meget nært, hjerteligt forhold til den, har jeg samtidig set, at disse mennesker kan udfolde den samme glæde, når de sidder i en sporvogn, der er lydløs, har høj acceleration og drøner fra byens midte og ud til deres kære hjem.

Når jeg ser nøjagtig den samme glæde ved at sidde i denne sporvogn, så tillader jeg mig denne samfundsmæssige konstatering, at folk altså reagerer på de omgivelser, som de bliver stillet over for. Det tror jeg er en meget vigtig iagttagelse at have med i den videre diskussion, må jeg sige til hr. Arne Melchior.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Ja, tilbage til ordførerrækken. Fru Margrete Auken.

Margrete Auken (SF):

Når jeg hører hr. Arne Melchior tale om biler med en sådan entusiasme, så kommer jeg til at spekulere på, hvad den afvigelse hedder. Men jeg ved jo, at hr. Arne Melchior har et så lystbetonet forhold til bilen, og det skal jeg ikke tage fra ham.

Denne debat i dag har vi jo set frem til, fordi det har ligget og presset på i meget lang tid, hvornår vi får gjort noget ved det. Vi står med et forfærdeligt ulykkestal, og det er stigende.

Jeg vil i øvrigt lige sige til, jeg tror, det var hr. Brian Mikkelsen, der sagde, at det højeste var i 1986, at det højeste var tilbage i 1970'erne, før vi fik fartgrænserne, hvor det var virkelig højt. Med indførelse af fartgrænser og indførelse af seletvang så vi omgående et enormt fald. Der er jo lavet storskalaforsøg i hele verden.

Vi skal altså have gjort noget ved det, men det uhyggelige ved hele sagen er jo holdningen. Da ni unge mennesker blev dræbt ved Roskildefestivalen, gik landet i chok og sorg, og det var en sund reaktion, men i den samme weekend blev der dræbt en hel familie, en dansk familie oppe i det svenske, fem tror jeg det var, og det fik en notits, og inden for samme uge har det i hvert fald så været over ti, der er blevet dræbt.

Det får stadig væk en notits, og det er en underlig følelsesafstumpning, som har grebet store dele af befolkningen og vel også mange af os andre. Vi reagerer simpelt hen forfærdeligt på det, og det er på trods af, at så at sige alle mennesker i deres familie eller i deres nære omgangskreds kender nogle, hvis liv ligger i ruiner på grund af trafikken. Jeg tror ikke, der er nogen af os, der ikke kender til familier, der er frygtelig ramt på grund af trafikken. Alligevel snakker man om det, som om det er et problem, vi skal se på lidt langt henne, og der er mange andre hensyn, som ikke har med fremkommelighed at gøre, ikke har noget med effektivitet at gøre, men bl.a. med selvudfoldelse, som kommer forud for hensynet til det her.

Der er ingen mennesker, der ønsker disse mange drab, og jeg vil godt lige gentage det eksempel, som bliver brugt i redegørelsen, bare sådan lige for at anskueliggøre det: altså syv fyldte Boeing 767-fly om ugen bare i OECD-området – om ugen! Det er altså noget, der vil noget, hvis det var, at man ville tage det alvorligt.

Der er ingen, der ønsker det her. Selv de galninge, der med vild kørsel dræbte løs i den forgangne weekend, havde ikke drab som deres hensigt. Der kunne man for resten spørge, om

de kender strafferammen for uagtsomt manddrab, om det sådan spillede ind i deres bevidsthed.

Jeg tror ikke, at det er, fordi den måske er for lav, at de unge kører dødsførelse. De siger ikke, nå, nu bliver den højere, nu må jeg heller lade være. De gør det, fordi de ser mange af deres voksne gøre det, f.eks. hr. Svend Heiselberg, som oven i købet har fortalt, at man ikke kan finde ud af at køre lovligt, det er for svært, siger han.

Det er klart, når de har en far, når de har en mor, når der er adskillige ministre, det ved vi godt, indimellem eksempler fra kongehuset, som tillader sig at køre for stærkt, så er det jo ikke det bedste signal at sende til de unge mennesker. Eller man kunne vende det om og sige, det er ganske få unge, der kommer fra hjem, hvor det her bliver taget alvorligt, hvor far tager det alvorligt, som vi ser kører vanvittigt.

Det er altså vigtigt, tror jeg, at vi fastholder de her rollemodeller, og derfor er det ikke noget at spørge med, at folketingsmedlemmer står og siger, at de ikke kan finde ud af at køre lovligt. Det er meget, meget alvorligt, men det er godt, at hr. Svend Heiselberg i øvrigt ikke udsender signaler om ansvarlighed, for så er der alligevel en vis chance for, at han ikke kommer til at virke som rollemodel.

Herudover er trafikken en elendig pædagog, fordi det jo normalt går godt, når man kører frygteligt, når man kører spritførelse, når man kører vildt og vanvittigt, men når det så går galt, er det definitivt for sent.

Vi er så optaget af at få en række foranstaltninger ind. Fotofartfælder vover jeg altså at blive ved at kalde dem, for det må gerne fremgå, at det er noget, man kan undgå. Det er ikke overvågning, det er ikke kontrol, men det er altså noget, man kan undgå. Det er derfor, jeg bruger udtrykket fotofartfælder, så man lige minder om, at begavede mennesker som hr. Brian Mikelsen, som jeg virkelig tror kan finde ud af at køre lovligt, kan undgå dem. Det er oven i købet fælder, der sådan står tydeligt.

Når vi går ind for alt det her, er det, fordi vi jo ønsker, at mennesker skal lære det her the soft way. Det vil sige, det er altså bedre, man lærer det ved bøder, ved konfiskerede kørekort, ja, for den sags skyld ved fængsel, end det er, at man lærer det ved ulykker, og jeg tror heller ikke, at nogen her vil være uenig med os i, at enhver ansvarlig sætser på, at folk skal lære det ad den vej.

Vi er altså også nået dertil, og det er faktisk noget, der er sket i løbet af de her år, hvor vi har arbejdet med færdselssikkerhed, og det kan jeg bekræfte, at vi nu har politiet på vores side, i hvert fald de fleste af dem. Man skal ikke læse Dansk Politiblade, vil jeg lige sige, for der kan man altså komme til at læse nogle underlige ting indimellem, men færdselspolitiet og store dele af politiet er enige i det.

De, som især ikke er enige i det, er et par stykker, der er medlemmer af Folketinget, men dem kan vi jo så se bort fra. Derudover har altså hele den ansvarlige del af det politiske system erkendt, at de regler, vi har, skal overholdes, og at der skal sættes ind for at få dem overholdt, ja, selvfølgelig med kampagner og oplysning, men netop også med mere kontrol og med skrappe straffe.

Den metode er både mere human end ulykker, og så er den altså også for nu at tage dem, der tænker i penge – jeg gentager det – meget billigere. Jeg vil godt gentage det tal, som fremgår af et af de svar, vi har fået, at en ulykke med personskaade snildt koster 1,5 mio. kr., hvis man inddrager alle omkostningerne. Der er altså meget at spare.

Kunne man i dag få alle til at køre med sele, køre spritfrit og holde hastighedsgrænserne, ville vi nå målet, og det vil altså sige 200 færre dræbte og 1.700 færre alvorligt tilskadekomne om året. Tallet er nævnt flere gange i dag, det skal siges igen.

Der er en kolossal menneskelig besparelse ud over den økonomiske, og jeg fatter ikke, at der har været nogen herinde, der mener, at det er noget, vi skal tage afslappet på. Der er simpelt hen noget i mit hoved, der ikke fungerer.

Jeg vil godt sige, at jeg har i øjeblikket sådan en brevmail med en endda kristen, kalder han sig, og det tror jeg også er rigtigt, læge i Vestjylland. Jeg har fået lov at citere ham, bare jeg ikke brugte hans navn, det ville han alligevel ikke være med til. Han siger, at han ikke kan passe sit arbejde, hvis han ikke må overskride hastighedsgrænserne, og det må være ganske dramatisk, hvor stærkt han kører. Men vi har altså pæne mennesker, læger, som siger, at de er nødt til at være lovbrydere for at kunne passe deres arbejde. Så er der altså et eller andet, vi mangler meget.

Han er så en af dem, der kun kan lære det, jeg håber the soft way, for vi har forklaret det her masser af gange, og der er ikke noget at gøre. Så der er ikke andre metoder over for sådan en,

som i øvrigt sandsynligvis er et ordentligt menneske, end at lade ham blive snuppet nogle gange, og hvis kørekortet ryger, så kan det jo være, han opdager det.

Vi mener ikke, at hastighedsforbrydelser i trafikken er værre end f.eks. spritforbrydelser. Det gode ved spritforbrydelser, om jeg så må sige, er, at nu erkender alle, at de er forkastelige. Da jeg var ung, var det sådan, at det var acceptabelt at køre spritkørsel, ikke bare at liste en brandert hjem, men altså køre sådan vildt, det var faktisk accepteret. Man pralede af det. Det var kun, hvis der blev lavet en ulykke, at det var noget, der ødelagde én socialt. I dag er der ingen, der praler med spritkørsel, ingen!

Og så skal vi lige minde hinanden om, hvad der også står i Færdselssikkerhedskommissionens plan, nemlig at hvis man kører med 20 km overhastighed, så viser internationale undersøgelser, at det svarer til at køre med en promille på 2,1. Hvor mange herinde ville synes, det var o.k. at køre med en promille på 2,1? Det tror jeg ikke der er nogen der ville. At der er nogen, der gør det, er en anden sag, men jeg tror ikke, der er nogen, der ville synes, det var o.k. Derfor er vi altså glade for, at det her nu bliver helt tydeligt, men vi skal bare være klar over, hvor alvorligt det er.

Alle de tiltag, regeringen foreslår, støtter SF. De er med i vores handlingsplan fra Færdselssikkerhedskommissionen, og det arbejde, der laves der, er vi meget glade for, og vi konstaterer med stolthed, at de fleste af de penge, der skal bruges til færdselssikkerhedsarbejdet, er hentet hjem i finanslovforliget med blandt andre SF. Jeg vil ikke gå ind på tiltagene nu, men vi ser bare med glæde, at vi i den grad her har bidraget til noget, som vi vil prale af overalt, hvor vi kan komme af sted med det.

Jeg synes dog også lige, jeg vil nævne her, at der er en anden side af sagen. Det kom lidt ind i diskussionen med hr. Søren Kolstrup før. Der er jo også et andet mønster, og det vil jeg da godt sige til nogle af dem, der sådan virkelig er jublende glade for den der megen trafik. Da jeg var barn, kunne børn og gamle flytte sig selv, altså da skulle de ikke køres af andre, for det ikke var så farligt.

Jeg mener, når vi snakker f.eks. cykler, så har jeg da et mål, der går ud på, at gamle skal kunne cykle. Gamle skal kunne cykle. Altså ikke dem, der falder om, når de går, men masser af gamle mennesker har med deres knæ og deres hofter

svært ved at gå, det gør ondt, hvorimod de har det godt med at cykle. Det er utrolig tarveligt, at vi, fordi det er for farligt, ikke kan give dem lov til at cykle. De kan ikke have bil. Mange af dem kan ikke. De har ikke råd til det. Hvorfor skal de ikke også have lov til at flytte sig trygt og sikkert?

Der kommer både tryghed og sikkerhed ind, når det drejer sig om de bløde trafikanter. Trygheden kan man være skeptisk over for, når det drejer sig om de hårde trafikanter, men bløde trafikanter skal både have trygheden og sikkerheden og fremkommeligheden. Jeg har jo lagt mærke til en række forslag. Der er jo lige kommet bilag til os om noget med grøn pil, og der står om cyklister, at de jo ikke skal komme til at blive kørt over af dem med grøn pil, så de skal bare have rødt lys. Man kan altså godt se, at nogle gange kan cyklisterne få lov at blive hjemme, så har vi ikke for mange ulykker med dem.

Så den allersidste sætning om trafikpolitikken i denne her sammenhæng, også om den plads, man tager fra andre og den mobilitet, man tager fra andre. Det er underligt, at når det gælder biler, får man prisnedsættelse, når der er for få biler, og man får prisnedsættelse, når der er for mange biler, hvorimod hvis der er for få i den kollektive trafik, så koster det mere. Der er jo et eller andet, som ikke er det mest bedårende signal at sende til amterne og kommunerne fra staten her, når vi godt vil have færdselssikkerheden højt prioriteret ud over det der med handlingsplanerne.

Men tak for redegørelsen, og vi støtter alle initiativerne. Lad mig lige nævne ét til sidst, der er nævnt af flere herinde: kørekort på prøve, ikke specielt for de unge, men altså kørekort på prøve, det støtter SF.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Fru Margrete Auken har selvfølgelig ret i, at der er andre måder, man kan blive transporteret på end at køre i bil. Det er helt klart. Jeg var engang i Nordkorea, hvor afdøde Kim Il Sung dengang havde ledelsen, og han forklarede befolkningen der, at det var bedst for folkesundheden, at de skulle gå. Efterfølgende så var jeg i Kina, der cyklede de alle. Jeg har så senere været i Kina, der så jeg, at de var gået over til biler.

Men jeg kan ikke forestille mig, at det, fru Margrete Auken vil, er, at vi skal til at gå.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):
Fru Margrete Auken ønsker formentlig at komme ind.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

I Nordkorea er der heller ikke cykler, for man kan ikke styre et folk på cykel. Lad lige det være sagt.

I Danmark, pæne Danmark, er der faktisk rigtig mange mennesker, der ikke har adgang til bil. Der er lige kommet en rapport ovre fra Transportrådet, som viser den gruppe. Der er nogle, der har valgt det fra, det er der faktisk, selv om de havde haft råd til det. Det er der faktisk en hel del, der har af holdningsmæssige grunde, men også fordi de synes, at de vil klare sig på anden vis.

Så er der altså en hel del, der er tvunget til det, og det er ikke, fordi Kim Il Sung kører rundt med dem; jeg tror, der er noget, hr. Heiselberg ikke helt har styr på der. Jeg går heller ikke ud fra, at hr. Heiselberg mener, at børn skal have kørekort. Det går jeg ikke ud fra, vel? Altså de skal ikke have kørekort, vel?

Jeg elsker det der udtryk: Vi skal have frit transportvalg. Så spørger man: Hvem skal have frit transportvalg? Hvem? Hvem er vi, og hvem er de andre?

Jeg tror såmænd, at også i hr. Heiselbergs kreds er der nogle – der er måske oven i købet nogle, der stemmer på Venstre, det kan man ikke forsværge – som ikke har adgang til bil.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):
Så er det hr. Arne Melchior som ordfører.

Arne Melchior (CD):

Jeg falder pladask for fristelsen til at begynde med en personlig bemærkning.

Fru Margrete Auken har fundet ud af, at jeg har et lystbetonet forhold til bilen.

Også med fru Auken har jeg deltaget i mange trafikdebatter, og vi har været sammen enormt meget på rejser, i udvalgsværrelset, til spisning og alting, og hun aner overhovedet intet. Man skulle ellers tro, at med den uddannelse, fru Auken har, havde hun en bedre evne til at sætte sig ind i, hvordan andre mennesker har det. Men det kniber det altså med.

Jeg skal oplyse, at jeg ikke disponerer over bilen til daglig, for trods det, at både min kone og jeg har en god indtægt, føler vi altså, at der er for mange andre vigtige ting, vi må give afkald på,

hvis vi skulle have to biler, og da min kone arbejder 18-20 km fra vort hjem, har hun altså bilen, jeg cykler faktisk om sommeren. Jeg betaler endda, håber det også gælder fru Margrete Auken, mit kontingent til Dansk Cyklist Forbund hvert år. Fru Auken nikker. Javel. Pas på, jeg bor i huset ved siden af, jeg kan nemt undersøge det.

Men jeg vil bare sige, at et stort flertal af danskere optræder jo i trafikken snart som det ene og snart som det andet, snart i den ene rolle og snart i den anden, snart er man bilist, og jeg kan godt lide bilen, for bilen er et pragtfuldt redskab, en ekstra stue, en rullende udestue til min bolig, som jeg kan udnytte på mangfoldige måder; men snart er jeg cyklist, og snart er jeg bus- eller togpassager. Jeg elsker at køre i tog og i bus. Så lad os lade være at bure hinanden inde, båse hinanden inde trafikalt på den der helt urimelige måde, som fru Auken elsker at kaste om sig med.

Så skal jeg gå over til redegørelsen.

Jeg har jo et antal gange i de senere år følt anledning til herfra at kritisere sprogbrugen i lovforslag og i andre forslag og breve fra Trafikministeriet. Så meget gladere er jeg for i dag at være fuld af ros og tilfredshed.

Jeg synes, at redegørelsen af 15. december 2000 er sproglig fortrinlig. Den er dispositions-mæssig fin, overskuelig, let at gå til, nem at forholde sig til. Det vil jeg gerne sige tak for, og jeg forholder mig ligesom hr. Brian Mikkelsen, der viste en klar og dramatisk uoverensstemmelse med hr. Heiselberg; det kan man godt lægge mærke til hos kommentatorerne i den tomme presseloge.

Hr. Heiselberg forstod det ikke rigtigt, men jeg synes ligesom hr. Brian Mikkelsen, at det er en glimrende redegørelse, som jeg har 90 pct. ros tilovers for, hvis ikke 95 pct.

Vi får altså på ny at vide, at vi står med et gigantisk problem, flere ordførere har været inde på det, men det er jo ikke så underligt, for det er hovedsagen.

Vi må selvfølgelig betragte vore resultater på trafikikkerhedsområdet relativt, og vi får på ny at vide, at hvor vi her i Danmark har ni trafikdrab pr. 100.000 borgere, så kan Sverige, Norge og England nøjes med under syv. Der er altså år for år en markant forskel, og så er det da på tide, at man spørger sig selv: Hvad skyldes nu det? Skyldes det, at de andre har bedre veje, at de har bedre systemer, at de har bedre love og regler?

Det tror jeg ikke de har, for det ville vi for længst have opdaget og i så fald implementeret hos os.

Jeg tror desværre, at det skyldes det, som er nævnt på side 3, hvor der står: »Færdselssikkerhedskommissionen har illustreret den menneskelige faktors betydning for trafikikkerheden ...«. Der er tale om en menneskelig faktor, som har noget at gøre med holdninger og med mentalitet. Jeg har for en del år tilbage ret ofte kørt bil i England, og jeg oplevede en helt anden hensyntagen og rimelig forsigtighed i trafikken i det meget trafikerede London, end jeg oplever i de større danske byer.

Det har da vel ikke noget med kultur at gøre at ligge i vores pragtfulde maskiner og køre hinanden lemlæstede eller ihjel? Det har da ikke noget med livskvalitet at gøre. Men det er ikke trængt ind her i landet. Det er ikke mange måneder siden, der stod en kollega her på denne talerstol og ville bagatellisere et eller andet, og så sagde han, at det svarede jo nærmest til at køre på cykel uden cykellygte, for det kan man jo godt tale nedladende om, det spiller jo ikke nogen rolle. Jeg vil indrømme, at jeg tror – om aftenen har jeg faktisk indimellem bilen og kører den, hvis vi er sammen – at 50 pct. af cyklisterne i København kører uden cykellygte for og bag, og det er altså igen noget med liv og lemmer, men det bagatelliserer man. Det er jo ikke så slemt. Ligesom når hr. Heiselberg kommer til at køre 20 pct. stærkere, end loven – loven, som hr. Heiselberg er medansvarlig for – tillader. Men en 20 pct.'s overtrædelse, altså langt over bagatelgrænsen, spiller ingen rolle. Man glemmer helt, at 10 km mere fart giver så og så meget – jeg kan ikke tallene udenad – længere bremse-længde og dermed så og så alvorligere ulykker, som flere ordførere tidligere har været inde på.

Der må kunne gøres noget for at få os danskere overbevist om, ligesom det altså tydeligvis er lykkedes i en del af vore nabolande og andre nærliggende befolkninger, at det handler om noget livstruende og noget grundlæggende vigtigt, og jeg tror, at der skal bruges penge til en holdningsbearbejdning, til en mentalitetsændring. Det kan faktisk godt lade sig gøre. I New York var der for 20-25 år siden en situation, hvor New York var ved at gå fallit, fordi der var så megen kriminalitet, at folk holdt sig inde, der var så megen ledighed, og turisterne udeblev eller blev kun kort. Så satte man en annonkemand ind i den helt store stil, og jeg talte med en finsk professor i kommunikation om, hvorvidt man virkelig kan behandle folks mentalitet

og grundlæggende forståelse af vigtige ting ved annoncer.

Så belærte han mig om, at det kan man godt under tre forudsætninger: Nr. 1, at man har mange penge, nr. 2, at man udformer de annoncer godt, og nr. 3 – og det var så det afgørende – at denne kampagne kommer på et tidspunkt, hvor folk ligefrem længes efter det budskab, at nu skal der altså gøres noget ved det her, for ellers går det ud over os alle sammen til syvende og sidst. Derfor tror jeg, at penge brugt til holdningsbearbejdning vil være givet godt ud.

Strengere straffe? Ja! Jeg synes ikke, volds-spakens strengere straffe har bragt volden ned. Jeg tvivler på, at strengere straffe for færdselsovertrædelser vil bringe ulykkestallet ned, men selvfølgelig er straffen for at mishandle andre mennesker alt for ringe, når vi ser, hvilke straffe der gælder for berigelsesforbrydelser af forskellig art. Så det kan vi godt gå med til.

Så er der de unge. Ja, hr. Brian Mikkelsen, som selv er en ung mand, siger: De unge gør sådan og sådan. Jeg ville foretrække, han ville sige, at nogle unge gør sådan og sådan, for jeg tror såmænd heller ikke, at mennesker mellem 19 og 25 år alle sammen er sjuffer eller rene banditter. Sådan er der meget, man kan gøre. Man kan også tage kørekortet fra folk, men det viser sig jo, at der er et enormt antal folk, der kører bil uden at have kørekort, fordi de ikke har så stor en risiko for at blive opdaget, før de eventuelt næste gang involverer sig i en ulykke.

Så er straffen for at køre uden kørekort nok for lille, for ved at køre uden licens til at køre bil sætter man sig uden ophidselse og overvejer stille og roligt: Tør jeg nu køre eller ej? Og man bestemmer sig til et ja, skønt man har fået snuppet kørekortet. Så er man en rigtig forbryder. Så er det ikke en situation, man uforvarende er kommet i, eller fordi man har været mere eller mindre påpasselig, men det er ren forbrydelse.

Så skal jeg lige sige om klippekortet: Den idé kan vi godt lide. Jeg vil anbefale, at vi undersøger erfaringerne fra de lande, der er kommet først med det, således at vi bygger på sikker grund, for før vi i CD kan tage stilling til klippekortet, må vi selvfølgelig se, hvordan systemet er tænkt.

Men jeg gentager fra starten: Ros og anerkendelse. Vi støtter alle de foranstaltninger, der er beskrevet, og tager positiv stilling til dem, efterhånden som trafikministeren kan nå at gøre dem færdige.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne spørge hr. Arne Melchior, om han har hørt, at jeg har givet udtryk for, at man skal forsvare, at der sker færdselsuheld. Jeg mener rent faktisk, at jeg måske indtil nu er den, der klarest har givet udtryk for, at Venstre ønsker, at der skal ske en betydelig opstramning over for de fartbøller, som vi har, ved, at man går hårdt til værks, tager deres kørekort, eventuelt også midlertidigt konfiskerer deres biler.

Det samme synspunkt har vi, når det drejer sig om fulde mennesker, der ligger og dræber andre, skaber ulykke i trafikken. De skal selvfølgelig omgående af med deres kørekort, og de skal også omgående have en straf for det, de har gjort.

Klippekort var også noget af det, vi nævnede, for jeg synes, at netop det med klippekort var noget, man skulle indføre for nye bilister. Jeg nævnede også, at jeg synes, at vi skulle satse på en bedre uddannelse af dem, der fik kørekort, og jeg nævnede, at jeg synes, at forsikringselskaberne også skulle gå ind for en graduering af præmien, hvis man forhindrer, at ens bil bliver stjålet og brugt til fartkørsel.

Jeg vil gerne vide: Hvor er det, vi har været negative over for, at man skal have en sikker trafik? Men vi ønsker, som jeg har givet udtryk for, ikke at være med til en generel afstraffelse af alle danske bilister på grund af, at der er nogle, der skal straffes.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

En kort bemærkning er altså 1 minut, nu er den oppe i nærheden af 2. Jeg har været lidt fleksibel, men der er også grænser for fleksibiliteten.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Selvfølgelig ønsker hr. Heiselberg da så få trafikulykker som muligt. Det er jeg da helt sikker på at han ønsker.

Men så vil han altså straffe fartbøllerne, samtidig med at lovgiveren hr. Svend Heiselberg i år, som han tilsvarende gjorde, da vi havde en lignende debat i forrige samling herinde, siger, at hvis man kører 20 pct. for hurtigt, så skal man ikke have nogen straf, så skal man ikke kunne nappes.

Jeg mener, at det er bølleri at køre 20 pct. for hurtigt, og det, at hr. Heiselberg offentligt gang på gang udtaler, at det gør såmænd ikke noget,

er da med til at give den, der så kører 25 eller 30 pct. for hurtigt, en berettigelse til at sige: Nå ja, men hr. Heiselberg, den kyndige trafikordfører fra det store parti, har jo selv sagt, at 20 pct. for meget gør ikke noget.

Dermed skaber hr. Heiselberg fartbøller, og derfor længes jeg efter den dag – og jeg lader mig opstille igen og igen, det er en trussel – jeg hører hr. Heiselberg fra denne talerstol sige, at færdselsloven skal holdes, lige så sikkert som at samtlige andre love skal holdes.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, at hr. Arne Melchior ingen steder kan finde, at jeg har sagt, at det gør ingenting, at man kører 20 pct. for stærkt. Jeg vil gerne se beviset på, at jeg skulle have sagt det.

Nej, jeg har sagt, at der er mange mennesker, som kommer til helt uforvarende at køre lidt for stærkt. Det er der mange mennesker der gør. Jeg vil også gerne minde hr. Arne Melchior om, at hr. Arne Melchior jo engang gik over for rødt lys og blev fotograferet, jeg tror, det var til Ekstra Bladet. Var det med vilje, eller var det bare noget, hr. Arne Melchior kom til at gøre?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Heiselberg siger, at mange mennesker uforvarende kommer til at overtræde loven med 20 pct. – det er jo ikke alle lovovertrædelser, der kan måles i procent – men det må man altså gerne, og så skal lovovertrædelsen ikke stemples som det, den er, en lovovertrædelse med pådragelse af de straffe, som hr. Heiselberg, og jeg tror samtlige hans partifæller, selv har været med til at vedtage.

Det er hr. Heiselberg, der har et forklaringsproblem, ikke jeg. Hr. Heiselberg skal nemlig forklare, hvorfor det er rimeligere eller mindre slemt uforvarende at overtræde færdselslovene, hvor der er liv og lemmer på spil, eller om det er en betragtning, der også gælder for skattelovgivning og berigelseslovgivning og den slags ting, at man uforvarende kommer til at slå nogen, når man er lidt højt oppe. »Nå, ja, det var uforvarende« – er det så godkendt?

Jeg vil gerne have svaret. Hvorfor er færdselslovene mindre vigtige at overholde end samtlige andre love? Sig det!

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Heiselberg for den tredje og sidste korte bemærkning til CD's ordfører.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg siger ikke, at man må eller skal overtræde færdselsloven. Jeg konstaterer bare, at mange mennesker kommer til at køre lidt stærkere, end man må, hvis man ikke lige er opmærksom på at holde farten på de 80 km/t., som er tilladt på almindelige veje eller 110 km/t. på motorveje.

Det er der mange mennesker der kommer til, fordi deres biler i dag er af en sådan karakter, at det er næsten uundgåeligt, hvis ikke man lige sidder og er opmærksom på det, at man kommer til at køre lidt for stærkt. Men jeg er bare så ærlig at erkende, at sådan er forholdene for mange, mange, mange bilister, og så står man her så skinhelligt og vil give udtryk for, at man overholder hastighedsgrænserne på alle områder.

Det er selvfølgelig noget sludder, og jeg vil tro, at befolkningen griner ad det, når de hører, at man står herinde og vil bilde befolkningen ind, at man altid overholder hastighedsgrænserne; det er umuligt, for man har alt for lave hastighedsgrænser i forhold til, hvad man har i andre lande, hvor man også har de automatiske fartmålere.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Om vores hastighedsgrænser er for lave eller ej, bestemmer Folketinget suverænt. Så er det vist færdigt, ikke?

Op når man så overtræder loven, må man selvfølgelig tage lovens straf. Jeg synes, det er uforskammet at sige skinhellig til mig. Jeg har da fået et par fartbøder i tidens løb. Det har jeg været flov over. Jeg har betalt med den største selvfølgelighed og uden nogen som helst kritik af, at jeg selvfølgelig måtte tage konsekvensen af min fejl.

Op det er dét, hr. Heiselberg stadig skylder svar på. Er det bare noget, man kommer til, ja men så skal man ikke have kørekort. Og hvis hr. Heiselberg tit kommer til det, så fortjener han ikke sit kørekort. Det gør han faktisk ikke, for der er ingen undskyldning for ikke at vide, hvor hurtigt man kører. Det er noget pjat, at man kommer til at køre 20 pct. for stærkt. Det har intet med virkeligheden at gøre.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Heiselberg har faktisk haft tre korte bemærkninger. Jeg lader lige en fjerde passere. Det bliver den absolut sidste.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg skal bare hermed konstatere, at hr. Arne Melchior så med fuldt overlæg har kørt for stærkt.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det fru Vibeke Peschardt som ordfører.

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg kunne jo godt have lyst til at starte min tale her med at prøve at mægle i det her fantastiske slagsmål, der er mellem de to foregående talere, for det er jo i virkeligheden en storm i et glas vand.

Det, sagen handler om i den her sammenhæng, er jo, at hr. Heiselberg ikke vil være med til automatisk fartovervågning, fordi han siger, at det er en pengemaskine. Jeg er til gengæld enig med hr. Melchior i, at det godt kan være, at det bliver en pengemaskine, men det vil også betyde, at farten vil blive sænket og sænket og sænket, og det, vi snakker om her i dag, er en handlingsplan for, hvordan man inden for 12 år kan nedbringe antallet af færdselsuheld med 40 pct.

Og så tilbage til det oprindelige, nemlig det, at man i 1988 lavede måske et af de bedste stykker forebyggende arbejde, man har lavet hertilands, bortset fra vaccinationsprogrammer og andet. Man besluttede sig nemlig for, at man inden for denne 12-årige periode ville nedsætte antallet af dræbte og tilskadede med 40 pct., og selv om man ikke nåede målet på de 12 år, arbejdede man målrettet på det, og man gjorde det både fra statens side, fra amternes side og fra kommunernes side, altså i hele det treleddede system, som vores samfund er bygget op om.

Det betød så, at man nåede frem til, at disse 28 pct. færre uheld og færre dræbte var sket, og hvad det har betydet ikke bare i kroner og øre, men også i færre menneskelige lidelser, er faktisk temmelig meget. Derfor er der en meget god grund til at fortsætte den linje, man har taget, og der er en meget god grund til at se på den udmærkede grønne rapport, der kom fra Færdsels-sikkerhedskommissionen sidste år, og som er fyldt med forslag, som vi stort set alle kan tilslutte os.

Der er dog et lille hår i suppen, kunne man sige. Der står meget smukt i planen her, at man endnu en gang vil opfordre amter og kommuner til at gå aktivt ind i trafiksikkerhedsarbejdet. Det synes jeg da er fint at man opfordrer dem til. Men jeg vil altså godt sige, at kommunerne har en lidt anderledes kontant holdning til det her end det, redegørelsen afspejler. De synes nemlig, at man skal have nogle trafikpuljer. Det har man haft tidligere, og der var sat temmelig mange penge af til det, både til trafik- og miljøhandlingsplaner og andre puljer, cykelstier osv. Hvis man laver det med en 50/50 pct. finansiering, er det altså noget, der er højt motiverende for kommunerne.

En anden ting, man kunne forestille sig, var, at kommunerne selv ved kommuneaftalerne sørgede for at sikre sig nogle penge, og at de så brugte dem til det her. Her vil jeg godt sige, at disse trafikhandlingsplaner er nogle meget aktive redskaber. Det er godt og vel kun halvdelen af kommunerne, der har dem, men jeg har personligt kendskab til, hvor godt de virker, når man endelig har dem.

Så det er altså herfra en opfordring dels til ministeren, dels også til kommunerne om at gøre noget ved den sag her omkring trafikpuljerne. Og så i øvrigt til Folketingets partier her: Det er jo altså muligt for Folketingets partier i en finanslovforhandling at sørge for, at der bliver sat nogle penge af præcis til det her, og det bliver jo meget ofte glemt, når debatterne som denne her er ovre.

Så vil jeg kommentere nogle enkelte af forslagene, der er i redegørelsen.

Vi går i Det Radikale Venstre varmt ind for den automatiske hastighedskontrol eller foto-fartfælder, som fru Margrete Auken sagde det. Vi synes, det er en god måde at få farten ned på. Og – for at gå ind i den heftige debat fra før – jeg vil sige, at folk kører altså for stærkt og for stærkt og for stærkt. De kan ikke finde ud af, at i bymæssigt bebyggede områder kører man 50 km/t. Jeg indrømmer – det medgiver jeg hr. Svend Heiselberg – at det altså godt kan være svært at styre sin fod, men man bliver nødt til at gøre det, fordi det betyder fantastisk meget for uheldene. Det ved man jo, når man sidder i Færdselssikkerhedskommissionen, hvor den sag har været oppe masser af gange.

Vi synes også, det er en god idé, at man opstiller fartmålere og alt det øvrige, der står deri.

Til allersidst vil jeg sige: Var det ikke muligt, at man i biler kunne sætte en lille chip ind, som

folk kunne slå til og fra? Så var det måske muligt at få fat i sin bil, når den blev stjålet. Det sker jo i stort omfang. Så var man ikke underkastet det dér med, at man samtidig var overvåget. Man kunne nemlig selv bestemme, hvornår man slog til, og hvornår man slog fra. Det synes jeg man skal undersøge.

Jeg troede faktisk ikke på det, da jeg læste i redegørelsen, at der var 130.000 mennesker om året i OECD-landene, der blev dræbt ved færdselsuheld. Jeg tænkte, at det måtte være en skrivefejl det her. Det kan ikke passe, for i Danmark er det trods alt 500, og selv om vi følger lidt efter... Jeg begyndte sådan i mit hoved at finde ud af, hvor de lå på kloden; 130.000 mennesker. Det er altså som borgerkrigen i Bosnien, det er bare en gang om året. Det må vi altså gøre noget ved.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):
Hr. Børge Klit Johansen som ordfører.

Børge Klit Johansen (KRF):

Jeg synes faktisk i modsætning til mange, at den her redegørelse var trist læsning. Trist, fordi man ikke nåede målet. Og når man ikke nåede målet, betyder det altså, at der i år omkommer 100 mennesker i trafikken, som havde levet, hvis man havde nået målet. Det synes jeg er tragisk.

Samtidig glæder jeg mig over den positive udvikling, der trods alt har været. 197 færre dræbte pr. år er også mange menneskeliv at glæde sig over. Og jeg vil sige, at de positive resultater jo viser, at det nytter noget, og fordi det nytter, vil vi fra Kristeligt Folkeparti gerne støtte de tiltag, der er foreslået i redegørelsen.

Målene er ambitiøse og realistiske, siger regeringen. Her kunne jeg tænke mig, at kommissionen måske ville være en lille smule urealistisk og skrue ambitionsniveauet bare en lille smule op. Man kan jo se på sammenligningerne med andre lande, at vi er langt bagefter. Hvorfor dog ikke satse på, at vi skulle kunne komme til at holde trit?

Japansk bilproduktion kører efter devaluen, at der må være nul fejl. Det siger man er umuligt, men stort set lykkes det altså. Og man når sjældent højere end det ambitionsniveau, man har lagt.

Vi ser ikke nogen trussel mod bilismen i de tiltag, der er nævnt i den her redegørelse. Den virkelige trussel mod bilismen er dem, der lader hånt om alle de små bagateller, der tilsammen gør forskel på liv eller død.

Det er da rigtigt, at det er let at komme til at køre en lille smule for stærkt. En tidlig morgen i 1980 var der på Klausdalsbrovej i Herlev en pige, der løb over for rødt lys lige ud foran min bil og var oppe og ligge på motorhjelm. Og det er ikke spor rart. Man må køre 50 km/t. dér. Heldigvis kørte jeg kun 40 km/t., så hun kom ikke noget til. Men tænk, hvis jeg havde kørt bare en lille smule for stærkt, så havde den dér bagatel altså gjort mig til drabsmand.

Med hensyn til de konkrete forslag, der er nævnt:

Klippekortet går vi ind for.

Sikkerhedsseler: Man fatter jo ikke, at der er folk, der sætter sig ind i en bil uden seler på. Hvad kan man gøre, hvor svært kan det være?

Automatisk hastighedskontrol: Jeg kan ikke se, at det, at der skulle ligge – som jeg kan forstå at nogen vil have – et hav af betjente, der skal ligge ude bag buskene og holde øje med folk, pludselig bliver mere retfærdigt på en eller anden måde. Vi stiller os meget positivt, og vi finder også, i modsætning til andre, at resultaterne er overbevisende. Det, at hastigheden er faldet med 2,5 pct. – det siger nogle undersøgelser, andre siger op til 5 pct. – ved vi, også med det eksempel, som jeg brugte lige før til illustration, at den lille forskel altså kan gøre forskellen på liv eller død.

Jeg synes også, at der er nogle positive tiltag inden for den organiserede transport, og jeg synes, at det samarbejde med erhvervslivet er et rigtig godt initiativ.

Rødkørselkontrol: Vi ser dem jo alle sammen hver eneste dag, og jeg synes, det er spændende at se resultatet fra forsøgene i Århus.

Spritkørsel: Det er stadig væk 25 pct. af dem, der bliver slået ihjel i trafikken, der bliver dræbt på grund af spritkørsel. Det er helt uacceptabelt.

Ungbilister: Nu er der nogle, der siger hårde straffe. Det er altså ikke sådan, at når et ungt menneske sætter sig ud i bilen, siger vedkommende: I dag vil jeg køre ud og slå en eller anden ihjel. Det er en glidebane. Det går faktisk meget godt med at køre en lille smule for stærkt, og det er faktisk måske spændende, og det kan blive stærkere og stærkere, og hvor ender det? Der er brug for nogle rollemodeller også for de unge.

Cyklister: Der mener jeg stadig væk, at man kan gøre meget, meget mere, end der er gjort. Her i et kommunevalgår kan vi jo se, at man rundt om i kommunerne er i gang med at bygge cykelstier, men det kunne være rart, hvis det så

kunne fortsætte i de 3 år, der er, indtil man starter næste valgkamp.

Forskning og dataindsamling: Jeg synes, det har været skammeligt, så svært det har været at få konkrete tal på trafikofre i det her land, fordi der ikke har været en systematisk opsamling. Der har været initiativer på Odense Universitetshospital og andre steder, og med de muligheder man har i dag, synes jeg, det er godt, at man tager initiativ til at udnytte dem til en systematisk dataindsamling.

Jeg vil sige, at vi i det store og hele er positive, og vi vil gerne medvirke til at spare liv og lemmer, også selv om det betyder, at vi skal lægge en lille smule bånd på os selv, når vi færdes i trafikken.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):
Hr. Tom Behnke som ordfører.

Tom Behnke (FRI):

Tak for redegørelsen, det er spændende læsning.

Man kan jo sige, at uanset om man er enig eller uenig i indholdet, helt eller delvis, ligger den i hvert fald meget tæt op af det, som Færdselsikkerhedskommissionen er kommet med, og regeringen har tænkt sig at følge de anvisninger og henvisninger, som kommissionen er kommet med. Det skal regeringen jo ikke have utak for, selv om vi i Frihed 2000 ikke er enige i alt, hvad Færdselsikkerhedskommissionen har foreslået, og dermed heller ikke enige i alt, hvad regeringen kommer med.

Det, der kan bekymre os, hvis jeg skal starte med at sige noget overordnet om det her, er, at man både i kommissionen og i ministeriet har taget udgangspunkt i, hvad vi kan gøre for at styrke færdselsikkerheden ud fra, hvordan trafikbilledet ser ud i dag; man har ikke kigget ind i fremtiden. Planen holder jo trods alt de næste 10-12 år, men hvordan ser trafikbilledet ud om 10-12 år? Hvis ikke man har gjort sig den tanke, er det selvfølgelig svært at gøre sig nogen ideer om, hvordan vi kan få styrket færdselsikkerheden på sigt.

For trafikbilledet vil ændre sig i løbet af årene, det er jeg helt overbevist om, og derfor bør man også tage højde for den slags ting i sin planlægning af, hvilke tiltag der skal til for at få antallet af færdselsuheld, herunder antallet af dræbte og svært tilskadekomne, bragt væsentligt ned.

Vi har i Frihed 2000 den opfattelse, at f.eks. toget i Danmark vil blive reduceret ganske

betragteligt i de kommende år. Vi er ret overbevist om, at der i den forbindelse vil blive mere bilisme på vejene, og vi er overbevist om, at hvis man skal gøre noget for færdselssikkerheden lige præcis dér, vil det også være nødvendigt, at man kigger på, om og i hvilket omfang man eventuelt skal styrke vejnettet eventuelt ved at lave motorveje eller motortrafikveje, fordi vi ved, at lige præcis motorvejene er den mest sikre trafikform af alle. Det er dér, der kan køres absolut flest kilometer, før det, om jeg så må sige, går galt.

Men det at lave en motorvej er ikke nok. Vi skal også give bilisterne en god grund til at benytte motorvejene, og skal det kunne betale sig at benytte motorvejene, skal det også være sådan, at man vinder noget ved at bruge motorvejen i stedet for at bruge det almindelige vejnet. Og der er det vores opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt – og det har vi jo fremsat forslag om før – at vi hæver hastighedsgrænsen på motorvejene til 130 km/t.

Men det overordnede synspunkt her er altså: Prøv at kigge lidt ind i fremtiden for at vurdere, hvordan trafikken kommer til at se ud om 5 år, om 10 år, om 50 år, og lad os prøve at tage højde for det allerede nu og få indarbejdet de mekanismer, der kan gøre, at vi får en bedre trafikssikkerhed.

Både Færdselssikkerhedskommissionen og ministerens redegørelse lægger sig fast på tre overordnede ting, man ønsker at gøre noget aktivt ved. Den ene er hastigheden, den anden er, at folk skal bruge sikkerhedssele, og den tredje er, at folk skal lade være med at køre i spirituspåvirket tilstand.

I forhold til at køre i spirituspåvirket tilstand må vi jo erkende, at de kampagner, der har kørt tidligere, har virket ganske effektivt. Der er en stor gruppe specielt af unge og yngre mennesker, der tager stærk afstand fra spirituskørsel. Det er lidt, som om der nu igen kommer nye unge bilister, der ikke helt på samme måde respekterer det. Derfor var det måske en idé, at man fortsatte det arbejde, som måske har ligget lidt i dvale, man har måske hvilet lidt på laurbærene i erkendelse af, at det egentlig gik rigtig godt med at få antallet af spritbilister ned. Der tror jeg, vi skal prøve at sætte lidt fart på den proces igen og få de kampagner op at køre igen. Det er vigtigt.

Til det med sikkerhedsseler: I virkeligheden, og hvis man ser meget firkantet på det, er det jo kun én selv, det går ud over, og hvis bilister har

den opfattelse, at de gerne vil have knust deres ansigt mod forruden, er det jo et valg, man kan vælge at træffe.

Vi har tidligere agiteret for, at man slet ikke burde have sådan et påbud om, at man skal bruge sikkerhedssele. Hvis folk absolut vil have ansigtet smadret, kan vi vel egentlig ikke forhindre dem i at gøre det, selv om vi uddeler bøder til dem. Men lad det ligge, jeg tror ikke, det er dér, vi skal satse vores energi.

Det er det derimod med hensyn til hastigheden, og det vil jeg godt dvæle lidt ved. For det med hastigheden ser vi i Frihed 2000 som et problem, både det, at der er nogle, der kører for stærkt, og også det, at man både i kommissionen og i regeringen fokuserer utrolig meget på hastighed og på hastighed alene; det er en fejl.

Hastighed i sig selv er ikke farlig. Det er hastighed kombineret med en række andre faktorer, der gør, at det bliver farligt. Hvis man kører på motorvejen helt alene uden en eneste bilist – man kan lave sådan en forsøgsordning, hvor man kører fra Randers til Århus på en motorvej, der i øvrigt er spærret af, man er helt alene – sker der så noget ved, at man kører 140 km/t. i stedet for at køre 110 km/t.? Næ.

Men det er kombinationen med en række andre faktorer, det er dér, hastigheden bliver farlig. Det er kombinationen af hastighed og det, at man ikke holder afstand til de forankørende, det er typisk dér, det går galt. Hastighed kombineret med, at man ikke holder afstand, hastighed kombineret med, at man ikke er årvågen nok i trafikken, at bilen ikke er i den stand, den burde være i, for at kunne køre med den hastighed, at vejen ikke er i orden til den hastighed, at vejret ikke er til det, det er tåget, det er regnvej, det er snevej, det er frostvej, eller i det hele taget bilisternes adfærd.

Det er de kombinationer, og hvis man kun slår hårdt på, at det er hastighed og hastighed i sig selv, der er farlig, tror jeg, at man taler hen over hovedet på befolkningen, og så vil mange sidde og sige: Næ, det tror vi ikke på. Og hvis ikke befolkningen tror på de budskaber, der kommer, tror de heller ikke på, at det hjælper at sætte hastigheden ned. Derfor synes jeg, at man skulle gøre det lidt mere nuanceret end bare at sige, at hastighed i sig selv er det farligste af alt i hele verden.

Dér, hvor kæden hoppede helt af for regeringen og et flertal i Folketinget, var, da man gik ind og sagde, at lastbilchauffører, der overskri-

der hastighedsgrænsen med bare 40 pct., mister kørekortet.

På en indfaldsvej til Århus, Grenåvej, hvor det er bymæssigt bebygget område, en firesporet vej med en meget bred midterrabat, må lastbiler kun køre 50 km/t., fordi det er bymæssigt bebygget område. Den øvrige trafik må køre 80 km/t., for der er skiltet på hele strækningen, at der må køres 80 km/t. Hvis man i lastbil dér kører 71 km/t., altså ikke engang så stærkt som resten af trafikken, mister man kørekortet. Det synes vi er ude af proportioner, og jeg er ret sikker på, at når vi får startet den automatiske hastighedskontrol i Århus her engang i marts måned, vil stort set alle lastbilchauffører miste deres kørekort.

Så er spørgsmålet: Har man så virkelig ramt det rigtige sted? Er det dét, der er det allerallerfarligste, eller burde man skelne imellem, om det er en firesporet indfaldsvej til en by, eller om det er inde på kryds og tværs af gågader og andre ting midt i centrum af byen?

Der er en væsentlig forskel, men færdselsloven levner ikke muligheden for at gøre forskel dér, det er én for alle og alle for én, alle skal af med kørekortet. Det synes vi er synd, for det gør, at man mister respekten for, at man sætter nogle hastighedsgrænser, man mister respekten for, at der er en lovgivning, som bør overholdes, og når først man har mistet respekten, hvorfor skulle man så i øvrigt overholde resten af lovgivningen på det her område? Det er synd; man burde have gradueret det her væsentlig mere.

Så er det også vores opfattelse, at det med den automatiske hastighedskontrol jo ikke har været alt for positivt indtil nu. Det kan godt være, at de sidste målinger viser, at gennemsnitshastigheden er faldet en lille smule – o.k., og hvad så? Ja, så ingenting.

For hvem er det, der er farlige i trafikken? Er det dem, der holder op med at køre 59 km/t. og kun kører 53 km/t. for at få gennemsnittet ned? Næ, det er dem, der kører som død og ... – der forbyder forretningsordenen, at jeg siger mere – dem, der kører virkelig vildt derude, ligesom vi har set det i weekenden her, hvor der blev kørt rigtig vildt. Men får man dem stoppet? Er det dem, vi får til at holde op med at køre så stærkt, ved at man laver automatisk hastighedskontrol? Næ, det er det ikke. Det er helt almindelige borgere i det her land, som man vil tryne og suge en masse penge op af lommen på. Man burde fokusere på dem, der virkelig er til fare i trafikken og

så tage seriøst hårdt fat i dem i stedet for at lave automatisk hastighedskontrol.

Det, der også er galt med den automatiske hastighedskontrol, er jo – lad os da se det i øjnene – at man får et girokort tilsendt på 800 kr. eller 1.100 kr., nej, taksterne er sat op, 1.000 kr., 1.500 kr. Det ryger ind sammen med alle de andre skatter og afgifter, man skal have betalt til den første, i en kuvert ned til posthuset eller til banken, og så bliver det betalt, og hvad så?

Næ, det, der betyder noget for folk, hvis de har lavet en overtrædelse af færdselsloven, er, at de bliver standset af politiet. De møder en myndig politimand, der taler dunder, man har måske børnene siddende på bagsædet, og det er ikke særlig rart, at de skal se på, at far får skældud af politiet eller måske får en bøde ud af det, naboer og venner og bekendte, der kører forbi, kan se, at man er blevet stoppet af politiet. Det er så ubehageligt, men et girokort i ny og næ, og hvad så?

Så den automatiske hastighedskontrol holder overhovedet ikke, og derfor var vi også imod den.

Derimod er der en anden ting, som vi synes er god, og vi glæder os til, at den bliver indført, og det er klippekortsmodellen. Det er jo noget, vi tidligere har foreslået, endda for mange år siden, det er vel efterhånden 12 år siden, vi første gang foreslog, at man skulle indføre klippekortsmodellen i Danmark. Nu kan det være, at den kommer. Det glæder vi os til.

En anden ting, som jeg vil slutte af med at sige, er, at jeg netop i denne uge fremsætter forslag om, at vi skal have indført den såkaldte learner-ordning i Danmark. Vi er ret sikre på, at den vil få stor effekt på trafikikkerheden.

(Kort bemærkning).

Dorte Bennedsen (S):

Hr. Tom Behnke og jeg har gennem årene haft utallige retspolitiske debatter i denne sal. Jeg har faktisk hørt efter, hvad hr. Tom Behnke sagde, og en af de ting, han også gentog her for relativt nylig, var: Jamen ingen i dette land kommer i fængsel eller bliver straffet, andet end at det er frivilligt, for man kan bare overholde loven, så bliver man ikke udsat for lovens lange arm.

Jeg vil godt spørge hr. Tom Behnke, hvorfor den filosofi, som nu er hr. Tom Behnkes, som jo er gentaget mange gange heroppefra, ikke gælder, når det hedder automatisk hastighedskontrol. Ingen bliver jo kontrolleret andet end frivilligt. For overholder man reglerne, udløses foto-

apparatet ikke. Hvorfor skal den filosofi gælde på det ene område, når den ikke skal gælde på det andet?

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FRI):

Det, jeg appellerede til, var, at der var rimelighed i de ting, der bliver vedtaget her i Folketinget, og som bliver sendt ud til befolkningen. Hvis der er rimelighed i dem, er befolkningen med, så accepterer de dem, og så indretter de deres adfærd efter den lovgivning, vi laver.

Det er korrekt, at det er helt frivilligt, om man vil overtræde færdselsloven, i hvert fald i de fleste tilfælde, men lad os bare holde fast i princippet, det er frivilligt. Men spørgsmålet er, om vi skal have en absolut kontrol. Skal vi også have det på andre områder? Skal vi for at have denne absolutte kontrol så have indopereret mikrochip og fotoovervågning i hele samfundet, sådan at vi til enhver tid, hvis der har været indbrud i et hus, vil kunne spole tilbage og se alle de mennesker, der har været i huset de sidste 24 timer? Skal man gøre det? Nej, det skal vi selvfølgelig ikke. Princippet bygger jo på, at det er risikoen for at blive taget, der gør, at folk lader være med at overtræde lovgivningen.

Og lad mig så sige afslutningsvis: Man har jo netop fra regeringens side lavet en forsøgsordning med, at lastbiler skal have lov til at køre 80 km/t. på motorveje med det argument, at det er for at få trafikken til at glide bedre, for glider trafikken bedre, nedsætter vi antallet af uheld. Hvorfor skal det så ikke gælde andre steder også?

(Kort bemærkning).

Dorte Bennedsen (S):

Jeg er meget enig med hr. Tom Behnke i, at vi så vidt muligt skal lave noget, som befolkningen også føler er rimeligt. Og derfor er det jo interessant at se, hvordan befolkningens holdning er til de forsøg, der har været kørt både her i hovedstadsområdet og på Fyn omkring automatisk hastighedskontrol, for der har det jo ændret sig markant i de 2 år. Der er markant flere, der er blevet positive over for den automatiske hastighedskontrol. Og det interessante er – det står et sted her i redegørelsen, som jeg ikke lige kunne finde på stående fod – at på Fyn og i hovedstadsområdet er positiviteten større, hvorimod det dér, hvor hr. Svend Heiselberg kommer fra, hvor man aldrig nogen sinde har haft det, er gratis og nemt at være imod. Det giver jo sikker-

hed at være imod, så risikerer man ikke sådan nogle væmmelige nyskabelser.

Men rent faktisk er positiviteten hos de borgere, der har været udsat for det her, blevet markant større i løbet af forsøget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt i forlængelse af det, fru Dorte Bennedsen sagde, citere fra, jeg tror, det er en Ritgau-meddelelse, en pressemeddelelse, som kom i midten af december, hvor Rådet for Større Færdselssikkerhed præsenterede nogle undersøgelser af vurderingen blandt befolkningen, hvor heldigvis ikke ret mange er enige med hr. Tom Behnke. Der var det sådan, at mens det i 1997 kun var godt halvdelen – men stadig væk over halvdelen – der var for forsøget, var det i 1999, hvor man havde haft det til at løbe, nu to tredjedele af befolkningen, der var for fotofartfælderne, som synes, det er bedre, at man får en bøde, end at man laver ulykker, og så var en fjerdedel på det tidspunkt her imod.

Nu ved jeg selvfølgelig ikke noget om hr. Tom Behnkes børn, om de ikke synes, at det er endnu mere pinligt at høre deres politifar stå herinde og sige, at det dér med at få overholdt loven ikke er så betydningsfuldt, end at han måske blev stoppet af en betjent. Det synes jeg må være utrolig flovt, men der kan være forskellige holdninger. Mine ville i hvert fald skamme sig forfærdeligt, hvis de hørte deres mor stå og sige, at det da er lige meget, om man holder loven eller ej i den her sammenhæng.

Så vil jeg også til sidst sige til hr. Tom Behnke, at han skulle se, hvordan ulykkestallene ser ud. Jeg har bedt om at få den lille folder opdateret, som vi fik for et par år siden, hvor man kan se, at i Ringkøbing Amt, Sønderjyllands Amt og Nordjyllands Amt har de virkelig høje ulykkestal, og selv om jeg synes, at hr. Heiselberg er anstrengende, så synes jeg alligevel ikke, at han skal slås ihjel.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FRI):

Lad mig sige til fru Margrete Auken, så der ikke er tvivl om det, at jeg finder, at det er ganske usmageligt at komme med personlige angreb af den karakter fra Folketingets talerstol. Hvad skal det til for? Hvorfor ikke forholde sig til det, man siger, det, man mener, og det, fru Margrete Auken mener, som er diametralt modsat af, hvad jeg mener?

Men hvis vi skal ned på det plan, kan jeg da hilse fru Margrete Auken og sige, at der er én eneste i Folketinget, som mine børn sidder og vrænger næse af, når de ser tv, og det er ikke undertegnede.

Lad mig så sige, at jeg klart er af den opfattelse, at vi skal overholde loven her i landet. Jeg mener også, bilisterne skal gøre det. Det, jeg ønsker at diskutere, er måden, vi kontrollerer på, og måden, vi får dem til at gøre det på. Og dér er vi altså uenige.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg havde nu heller ikke regnet med, at jeg havde min fanklub i hr. Tom Behnkes hjem. Det var ikke så meget det. Det var mere, fordi hr. Tom Behnke stod og gav en gribende skildring af, hvad der skulle til, før noget var pinligt.

Fra borgerlig side har man i dag hængt resten af Folketingets medlemmer ud for at være hyklere, og hvad ved jeg, samtidig med at man har stået og pralet af, at man kørte for hurtigt.

Og jeg synes, det er forfærdeligt, jeg synes faktisk, det er ekstra pinligt, når det er en politibetjent – som skal være lovens vogter – som står og siger, at vi ikke skal tage det så alvorligt, at vi knalder dem, der overtræder loven. Jeg synes faktisk, det er forfærdelig pinligt at høre på.

Når man derfor snakker om, hvad der er det mest belastende ved de der overtrædelser, så må det da først og fremmest være, at man har udsat andre mennesker for en alvorlig risiko. Det må være det slemme.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Mogens Andreasen.

Pas nu på farten.

Mogens Andreasen (UP):

Jeg vil gerne sige om den her redegørelse, at jeg synes, den er ganske udmærket som et værktøj til at få nedbragt ulykkerne på vejene.

Det er vigtigt for os, at vi får bremsset for høj hastighed. Det er vigtigt for os, at vi får bremsset spirituskørsel, og det er vigtigt for os, at bilisterne overholder reglerne om, at sikkerhedsudstyret skal bruges.

Men på ét område er jeg ikke enig: Jeg mener ikke, at den automatiske fotoovervågning hører hjemme på en motorvej. Jeg mener, at motorvejene er det mest sikre, man kan køre på, og derfor er jeg også meget glad for, at regeringen nu satser på en udvidelse af Sydmotorvejen og af

Holbækmotorvejen omkring Roskilde, og at man også tager fat på at få S-tog til Roskilde.

Jeg tror også, at de ting vil have indvirkning på trafiktætheden og antallet af ulykker, der kan ske, når man ikke får de overhalinger på motorvejen, som vi ser i dag.

Vi ved jo udmærket godt, når vi kører på motorvej, at en række bilister ikke overholder hastigheden. Det ved alle. Jeg ser det, når jeg kører på motorvejen, og jeg tror også, alle andre ser, at meget, meget få bilister overholder 110 km/t. på motorvej. Derfor synes jeg også, at det er rimeligt, at vi hæver hastighedsgrænsen på motorveje til 130 km/t.

Jeg mener også, at når man udvider motorvejene og forbedrer S-togsforbindelsen for de mange pendlere, som skal til København, så opnår man også mindre trafik på vejene. Og ved en udvidelse af motorvejene vil der også være den mulighed, at mange af de bilister, der i dag kører på landevejen, trækker over til motorvejen, hvor der er mere sikkert. Jeg tror, at det vil være med til at begrænse ulykkerne.

Men det primære er naturligvis, at man holder hastigheden på det, der er tilladeligt og lovligt. Man kan ikke bare sætte sig ind i bilen og træde på speederen uden hensyn til andre mennesker og uden hensyn til hvilke trafikulykker, man kan komme til at være årsag til, hvor folk både kan komme til skade og blive dræbt.

Jeg har selv prøvet det for præcis 1 år siden i overmorgen. En bilist, der kom kørende ude ved Vasbygade, kørte over for rødt lys med 80 km/t., og det var en lastvogn på 6 t. Jeg syntes, det var totalt vanvittigt, at manden kørte sådan inde i byen. Det er det, vi skal undgå. Vi skal undgå, at bilister prøver på at nå over i lyskrydsene. Altså det røde lys betyder, at man stopper. Masser af bilister tager chancen. Det ser vi hver dag.

Derfor mener jeg også, at der skal et større politiberedskab til, så man især i byområderne får stoppet den trafik med bare at køre over og tage chancer. Det koster mange penge, når vi får tilskadekomne, og det betyder sorg hos dem, der mister et familiemedlem.

Når vi taler om sikkerhed i trafikken, er det jo også sådan, at man både i amter og kommuner er meget opmærksomme på at lave sikkerhedsregler og omlægge vejkryds, der er farlige. Man sørger for at lægge sensorer i vejen, så der kommer en regulering af lyssignalerne, som gør, at folk bliver mere opmærksomme, når de kommer til et kryds. Man gør også det, at man laver

indsnævninger, man laver fælles vejsving, hvor man skal ind i båse, og hvor man så har et stop for dem, der kører ligeud. Det sænker hastigheden, og det begrænser også mulighederne for ulykker.

Alligevel må vi se, at nogle amter, som bl.a. mit eget amt på Køgevejen, har lavet nogle foranstaltninger, som virker stik modsat af, hvad man havde forventet. Man har lavet det sådan med to veje til venstresving, og så skal folk, når de kommer og kører i to baner op til de to venstresving, pludselig ind i den inderste bane. Det betyder, at en masse, som ikke er kendt på stedet, er uopmærksomme og braser ind i dem, der kører ind i den inderste bane.

Det har jeg selvfølgelig også taget fat på. Det skal ændres, for det kan ikke være rigtigt, at man presser folk den ene vej og samtidig presser nogle andre til at køre uforsvarligt ved at forsøge at komme ind mellem de bilister, som kører i den inderste bane.

Men der er ikke nogen tvivl om, at vi skal være opmærksomme. Specielt synes jeg, at det er meget vigtigt, at spritbilister simpelt hen bliver afklapset hårdt og brutalt, når de overtræder loven om promillekørsel.

(Kort bemærkning).

Dorte Bennedsen (S):

Jeg er meget enig i, at automatisk overvågning på motorveje generelt ikke skal være tilfældet. Rent faktisk var det jo sådan, at det første forsøg, der blev besluttet, var mens hr. Hans Engell var justitsminister, så det er mange år siden. Det drejede sig om motorveje, men blev aldrig realiseret, fordi nogle svenske erfaringer viste, at det ikke gav noget at lave det dér. Derfor blev det andet forsøg, der så kom til at køre i hovedstadsområdet og på Fyn, besluttet senere hen.

Men når der er overvågning nu, er det selvfølgelig, fordi man har lavet en forsøgsordning med lastbiler. Og det er klart, at når man laver en forsøgsordning, så må man også have en rimelig chance for at se, om forsøgsordningen vil fungere. Derfor er der den overvågning.

Jeg er også meget enig i bemærkningerne om rødkørsel. Jeg rystes også daglig over, hvor mange der faktisk kører over for klokkerent rødt lys. Så siger hr. Andreasen, at det koster politi, og det koster penge. Jeg synes, det er et eksempel på, hvor automatisk overvågning kan være godt. Hvorfor skal der stå en politibetjent dér, når et kamera kan løse det? Og i det øjeblik, det kan gøres ved teknologi, er det jo altså en væ-

sentlig mere økonomisk overkommelig opgave, end når der skal stå folk derude.

(Kort bemærkning).

Mogens Andreasen (UP):

Jamen jeg er da helt enig i, at man ikke skal bruge politiet til det her, og at man i stedet kunne lave overvågning. Men jeg mener, at der kan være andre årsager til, at den overvågning ikke fungerer på den rette måde. Jeg tror, at mange føler det ubehageligt, at alle bilister skal overvåges. Men det er rigtigt, det må simpelt hen ikke være sådan, at folk kører over for rødt. Jeg mener også, at der skal være større politidækning, end vi har i dag. Så det synes jeg er helt i orden.

Når vi taler om lastbiler, er det da ganske udmærket at lave forsøg. Men hvorfor ikke gøre noget helt andet og sige: Lastbiler må ikke overhale på motorvejen. De skal køre den hastighed, de må, og så må de ikke overhale. Lastbiler, der overhaler, er meget ofte årsag til, at andre bilister kommer i klemme, og det synes jeg godt vi kunne tænke lidt på.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil godt indledningsvis sige tak til mange af ordførerne, heldigvis de fleste, for, synes jeg, overordentlig gode og velvalgte betragtninger over dette emne, som jeg føler er meget alvorligt.

Jeg synes, det er positivt, at det i hvert fald som helhed synes at være sådan, at færdselssikkerhed er noget, man godt vil være med til at prioritere.

Jeg vil også godt understrege, at det, vi har med at gøre her, nemlig at vi vil nedbringe antallet af færdselsdræbte med 40 pct., i Færdselssikkerhedskommissionens rapport og i regeringens redegørelse er fremstillet som et ambitiøst projekt. Men det er altså ikke mere ambitiøst, end at hvis man bare overholdt de regler, som gjaldt i det her land med hensyn til hastighed, sprit og brug af sele, så kunne det nås fra den ene dag til den anden. Der er flere, der har været inde på det, og jeg synes, det er tankevækkende.

Når jeg alligevel synes, det er lidt forstemmende – det er der andre ordførere, der har været inde på – er det, fordi der i en del af debatten og fra nogle ordføreres side næsten ingen grænser er for hykleriet. Man kommer »uforvarende« til at køre lidt for hurtigt. Jeg var lige ved at sige, man kommer »uforvarende« til at stemme på partiet Venstre. Det kan da ikke være rigtigt, at der ikke blandt partiet Venstres kommende væl-

gere – jeg ved ikke, om der er nogle blandt de nuværende, men der er nok også et par strejfer – er nogle, som har små børn, kører fornuftigt og mener, at landets love faktisk skal overholdes.

Jeg må indrømme, at jeg har det ligesom andre ordførere. Jeg bliver faktisk en smule deprimeret, når man får fremstillet det sådan, at færdselssikkerhed er noget, som er lavet specielt for at genere bilisterne, og partier, som går ind for privatbilen, skal stå sammen for at sørge for, at der bliver ordnede forhold for bilister i det her land. Jamen hvad er det da for noget?

Det er jo ikke sådan, at vi har lavet en færdselslov og færdselssikkerhed for at genere bilisterne. Vi har gjort det for at beskytte dem mod hinanden og beskytte dem, som de kører ind i. Det er jo det, det handler om. Og det dér med, at truslen er dem, der virkelig drøner derudad og smadrer sig selv og andre med 150-170 km/t., ja, det behøver man sådan set ikke at være professor i transportforskning for at finde ud af.

Men det er jo en meget almindelig misforståelse, at den her uforvarende, lille hastighedsoverskridelse, 59 km osv., ikke er den, vi taler om. Rådet for Større Færdselssikkerhed har jo lavet en beregning, at hvis man kører ud ad landevejen, to biler ved siden af hinanden, den ene kører 50 km/t., og den anden kører 63 km/t., og de bremses på samme tid, hvor hurtig kører så den bil, der kører 63 km/t., når den anden står stille? Den kører 50 km/t.

Og så skulle jeg bare hilse og sige til dem, der synes, at det er uforvarende, at så vil jeg altså meget nødig stå foran dem. Jeg har selv har haft den særprægede fornøjelse at deltage i sådan et forsøg, hvor jeg skulle køre ud ad vejen med 50 km/t.; så skulle jeg bremse, og dér, hvor bilen stod stille, satte man en dukke. Derefter skulle jeg køre 60 km/t., og så skulle jeg bremse samme sted. Og jeg skal hilse og sige, den dér dukke kom flyvende med hovedet direkte ind i bilen, og vedkommende havde i hvert fald ikke set godt ud, hvis det havde været et levende menneske.

Det er det, vi snakker om, og det, som jeg har det så dårligt med her, er det signal, der bliver sendt. Det er jo ikke sådan, at vi skal være så religiøse, sådan at alt er forkert. Det er jo ikke det, det handler om. Men det er signalet til folket derude om, at det gør nu ingenting, hvis man kører lidt for stærkt, og man kan ikke gå dér og holde øje med speedometeret, for så kører man galt alene af den årsag. Så kan man jo afskaffe

speedometeret, så har man afskaffet problemet. Det går jo ikke.

Det, man giver næring til, er en kampagne også imod mig i retning af, at det nærmest er sådan, at det drejer sig om at få plastret hele landet til med fotofælder, så vi kan overvåge folk, og »Big Brother« osv.

Jamen kære venner, hvad er det, vi taler om? Vi taler om, at fra den 1. juni i år er der 16 kameraer, 16, der stilles op, og når vi er færdige pr. år 2003, opererer vi med ca. 50. Så hvis de skulle overvåge alle folk på alle steder, skulle de godt nok have en bred linse på.

Det, der selvfølgelig er pointen, er, at det ikke er sikkert, at man ved, hvor den står, og det andet er, at der i udvælgelsen af det her – det er jo ikke sådan en pengemaskine, som man siger – har man jo netop udpeget de strækninger, som er mest sårbare. Det er spørgsmålet om skoleveje, særlig udsatte skoleveje. Det er vejarbejder, og så er det særlig trafikikkerhedsmæssigt belastede områder.

Jeg kan virkelig ikke forstå, at fornuftigt tænkende væsener i det her Ting kan mene, at det er et problem, at man også skal overholde loven på de steder.

Og hvad giver det anledning til? Ja, det giver anledning til overvejelser, også som den, hr. Tom Behnke havde heroppe, og som jeg ikke skal gå længere ind på. Men når et, jeg ved ikke, om det er et anset blad, men det er i hvert fald noget, som bilister, tror jeg nok, en gang imellem køber; der er i hvert fald nogen, der må interessere sig for det, ellers var det vel gået neddem og hjem, et blad, der hedder Bilmagasinet, som her i det nummer, som er fra februar, i deres leder – ud over, at der er en hel masse angreb på mig, dem skal jeg gemme til i morgen tidlig, hvor jeg skal i fjernsynet om det – kan skrive følgende: »Farten dræber«. »Farten dræber« lyder det mundrette slogan, som enhver folketingspolitiker, der drømmer om genvalg, med jævne mellemrum råber med på.

Men det er løgn. Farten dræber ingen. Jeg håber, at de folk, som har været udsat for tragiske oplevelser på det her område, noterer sig, at det er altså holdningen.

Farten dræber ingen. Jo, farten dræber, men jeg er da enig med hr. Tom Behnke så langt, at det ikke er farten alene. Men hvis det er sådan, at man kommer i et uheld, så er det altså ikke ligegyldigt, om man kører efter de regler, der nu gælder i færdselsloven, eller om man er ude over kanten af det, som i øvrigt er acceptabelt.

Det er ikke rimeligt, og jeg synes ikke, det er ansvarligt. Jeg vil sige det sådan, at det, man her præker for især fra partiet Venstres side, er, at vi skal have en færdselsmoral i det her land, og det er desværre sådan en, vi har, som stort set er sammenlignelig med den skattemoral, man har i Sydeuropa og Sydamerika.

Så vil jeg sige, at man jo så også har sagt, at jeg skulle have gået ind for, at vi skal skærpe fotoovervågningen på motorvejene, og selv om jeg har haft 3 dementier, 2 i Berlingske Tidende og 1 i Jyllands-Posten og i en hel masse andre blade, så bliver man ved. Og det er ikke, fordi man ikke skal kontrollere hastigheden på motorvejene, men fordi man har anskaffet udstyr til at kontrollere det forsøg med højere hastighed, som vi gennemfører, for at se, om det, det viser, virker, og så går man ind og siger, at nu har vi så skærpet det på bekostning af andet.

Jeg skulle hilse og sige, og jeg tror ikke, jeg røber noget forkert, når jeg siger, at netop SF og Enhedslisten, som var med til at fordele de her penge, sådan set ikke var vildt begejstret for at gå med til det her, netop fordi det var en kontrol af et forsøg. Derfor er det bare et udtryk for en kampagne, som kører, hvor det drejer sig om at lægge almindelig overholdelse af reglerne for had. Man bruger åbenbart alle mulige regler og midler, og det synes jeg er tankevækkende.

Hastighed skal kontrolleres, og den skal kontrolleres med de midler, vi har. Rødkørsel skal vi kontrollere, og der er vi nødt til at gøre det med den automatik, der er til rådighed, og jeg kan ikke med mine fulde fem forstå, hvorfor partier, som går ind for, at der skal være mere politi på gaden, vil have, at ressourcerne skal anvendes til noget, som der er teknisk mulighed for at vi kan overkomme, hvorefter vi kan bruge politiresourcerne på andre dele af det, som politiet har med at gøre.

Så det ene, der bekymrer mig ved den her diskussion, er, at man gør færdselssikkerhed til et spørgsmål om, hvorvidt man er for eller imod bilister. Jeg synes, det er at gå for langt ned i niveau.

Det andet, der også bekymrede mig lidt ved Venstres ordførers indlæg, var, synes jeg, en holdning til Færdselssikkerhedskommissionens arbejde, som jeg mener er grænsende til det uacceptable, hvor det nærmest bliver sagt, at det er sådan lidt uhæderlige folk, der sidder der, som ikke bestiller andet end at holde møder, og som kommer med noget, som bare skal legitimere en eller anden løssluppen regering og så nogle for-

holdsvis rabiate venstrefløjsfolk. Det er ikke rigtigt. Der sidder jo repræsentanter fra alle partierne, og så sidder der faktisk en sagkundskab, som er ganske, ganske, ganske god.

Jeg synes også, det er meget betegnende, at den tidligere formand for Færdselssikkerhedskommissionen, hr. Helge Adam Møller, aldrig nogen sinde har svigtet Færdselssikkerhedskommissionens mål og midler. Så jeg mener virkelig, at her er der sager at tale om, at man her har at gøre med en sag, som man så må forholde sig til politisk. Og det, jeg bare håber på, er, at det på et tidspunkt også kan blive seriøst.

Så er der nogle, der har sagt, at vi også skal investere i infrastruktur. Bare vi får en masse motorveje, så er alt godt. Uanset hvad man nu i øvrigt vil sige om mig i de her dage, så er jeg altså ikke så naiv, at jeg mener, at det er tilfældet.

Men det er, som om man mener, at der ikke foregår noget omkring infrastrukturen. Faktisk er det sådan, at Vejdirektoratet for ikke så lang tid siden udgav en handlingsplan for miljø og trafikikkerhed på statsvejnettet, hvori der netop indgår en vurdering og også en skitsering af en indsats i forhold til sorte pletter, ombygninger af farlige kryds, strækninger, trafiksanering af byggenemfarter, kampagner rettet mod bl.a. hastighed, selebrug, afstand til forankørende osv. Så der er en hel masse initiativer af den her art.

Så blot om klippekort: Det er jo et arbejde, som jeg har sat i gang, og Færdselsstyrelsen kommer med en indstilling til mig her til sommer, hvor man netop vil vurdere, hvordan og hvorledes erfaringerne er i forhold til de muligheder, vi har.

Jeg har også tidligere sagt, at jeg mener, at en af de modeller, man i den forbindelse kunne overveje, var en kombination med, at man har kørekortet på prøve, og det mener jeg sådan set er helt uafhængigt af, om man er ung eller gammel; det er nok, at man har et nyt. Vilkårene må sådan set være ens.

Og så endelig til sidst til dem, der mener, at straffen skal skærpes. Nu er det jo altså sådan, at vi har domstole i det her land til at udmåle straffen for de overtrædelser, der sker. Og der er det sådan, at der eksisterer muligheder i den nuværende lovgivning i straffelovens bestemmelser under skærpede omstændigheder at idømme folk op til 4 års ubetinget fængsel.

Det er også sådan, at der i færdselslovens bekendtgørelse er regler, som giver mulighed for, at man kan konfiskere motorkøretøjer. Faktisk

er det sådan, at der i § 133 a i bekendtgørelse om færdselsloven står, at ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven kan der ske konfiskation af det ved overtrædelser anvendte motorkøretøj, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelse af færdselsloven, og såfremt konfiskation ikke er urimelig.

Så reglerne er der, det er bare et spørgsmål om at bruge dem.

Men ellers vil jeg med disse få og velvalgte ord – forhåbentlig – sige tak for en i øvrigt, synes jeg, positiv behandling, men også med et lidt forstemmende islæt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er enig med ministeren hele vejen igennem. Der er bare én ting, vi skal have slået fast fra vores finanslovaftale, og det er, at de dér fotofartfælder, eller hvad vi nu kalder dem, også i almindelighed kan bruges på motorvejene. For hvis det bliver sagt, at de ikke kan det, har jeg et meget stort problem, for jeg har været ude og sige, at det var vores hensigt, at det skulle gøres lynende klart, at hastighedsgrænserne på motorvejene ikke var vejledende.

Og hvis man går hen og ser det tal – og nu skal vi tænke på motorveje, dér har man fjernet al anden trafik, så der burde ikke forekomme ulykker på motorvejene, der burde ikke forekomme ulykker – der var der i 1999 37 dræbte. Det var en stigning på 27 pct. i forhold til året før. 37 dræbte.

Hvis det havde været ved anden gadevold, så skulle vi lige have hørt, hvordan køretøjet havde været derovre. Det er kolossalt mange på motorveje. Så derfor er det altså vigtigt at holde fast i, at fotofartfælder, selv om det er på de såkaldt sikre veje, så skal de altså også bruges – og det har vi som en del af vores finanslovaftale – også bruges dér, og ikke kun i forbindelse med vejarbejde.

Altså jeg får dårlige nerver, hvis folk tror, at det kun er specielle steder, og at alle andre steder må man køre frit. Og det er for farligt for politiet at stoppe dem, for de bliver slået ihjel. Altså derfor kan man ikke have det med politikontrol, for man kan ikke standse en bil på den måde dér, sådan som de dér galninge kører.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Ja, jeg mener da også, at fru Margrete Auken har ret i, at man har besluttet sig for, at de her automatiske fartfælder skal sættes op rundt om på motorvejene. Men det kan jo selvfølgelig være, at jeg har misforstået det. Jeg har da set, at ministeren er blevet citeret for det nogle gange, det kan jeg nu forstå at ministeren tager afstand fra.

Og så havde ministeren nogle bekymringer for Venstre, partiet Venstre. Det skal ministeren såmænd ikke have, det har vi ikke selv, og jeg har også opfattelsen af, at befolkningen som sådan ikke er helt uenige i vores politik og vores synspunkter.

Det kunne jo så måske være, fordi at vi forholder os lidt til virkeligheden, hvad jeg synes ministeren og andre ikke rigtig gør, når vi diskuterer det her.

Jeg vil da gerne spørge ministeren: Hvad er det, at vi har sagt i dag, som ikke var med til at forbedre trafikikkerheden? Og jeg mener faktisk, at vi er gået langt længere, end andre ordførere har gjort, for, at vi gerne vil gribe ind over for dem, der er virkelig årsag til, at der sker store trafikulykker her i landet.

Men vi har klart sagt, at vi ikke vil være med til, at alle bilister i Danmark skal kriminaliseres, sådan som regeringen og venstrefløjen lægger op til.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg skal bare bekræfte det, fru Margrete Auken siger, at i forbindelse med den aftale, vi har om automatisk hastighedskontrol, vil der også ske en automatisk hastighedskontrol på motorveje.

Det, som jeg har gjort anstalter imod, er, at der er nogle, der har forsøgt at skabe et billede af, at den anskaffelse af apparatur til politiet, som skal ske for at kontrollere det forsøg, der er med den højere hastighed, betyder, at der skal ske en opprioritering af kontrollen på motorveje på bekostning af kontrollen på de øvrige veje.

Det mener jeg er fuldstændig forrykt, det er en manipulation, og selv hr. Svend Heiselberg vil ikke kunne finde et eneste sted, hvor jeg er citeret for at sige, at det er tilfældet. Ellers er han velkommen til at komme over. Jeg har alle citationerne derovre af samme årsag. Det har jeg på intet tidspunkt sagt. Jeg har snakket i timevis med Berlingske Tidende, men det er ikke lykkedes mig at få dem til at skrive historien. Det var sådan, at jeg selv måtte indrykke dementiet, og så kom det i lillejuleaften.

Og til hr. Svend Heiselberg: Jamen jeg synes på en eller anden måde, at hr. Svend Heiselberg skulle læse hr. Svend Heiselbergs egne bemærkninger i sin ordførertale her fra Folketingets talerstol. Jeg tog sådan rimelig fyldige notater. Hr. Svend Heiselberg var meget optaget af, at der manglede en folkelig forståelse for alle de her indgreb; man var meget kritisk over for Færdselssikkerhedskommissionen, det hele var en kritik af bilister, de holder for mange møder, og at man, altså Færdselssikkerhedskommissionen, bare vil hjælpe regeringen med at få flere penge i kassen.

Venstre har så et forslag om, hvordan og hvorledes man vil koordinere trafikforskningen. Det ligger allerede i den skitse, der ligger til trafikforskningen, så det skal da være velkomment. Og så slog hr. Svend Heiselberg fast, at Venstre som det åbenbart eneste seriøse parti i det her Ting værdsætter bilen højt, og statskassen er så afhængig af de her midler, at dem kan vi ikke undvære. Derfor skal vi bygge flere motorveje, siger hr. Svend Heiselberg så osv. osv.

Så siger hr. Svend Heiselberg, at når det er sådan, at vi skal gøre noget for færdselssikkerheden, så må partier, som har en forståelse for bilismen, slå sig sammen, og så må man kæmpe mod det her overgreb, som det her. Sådan er det hele vejen igennem. Trafiksikkerhed bygger på den antagelse, at bare man får flere penge i kassen, så er alt godt.

Så kritiserer hr. Svend Heiselberg, at man har reduceret færdselspolitiet med 25 pct. Hr. Svend Heiselberg er selv medskyldig, hvis det er et problem, og så mener hr. Svend Heiselberg, at strafferammen skal op.

Det var det, jeg fik ud af, hvad hr. Svend Heiselberg sagde. Jeg opfattede det ikke som noget specielt konstruktivt bidrag til øgning af færdselssikkerheden i det her land, men en profilering af partiet Venstre på en, synes jeg, noget plat baggrund.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg tror, det var tredje gang i dag, at hr. Heiselberg erklærede, at han i modsætning tydeligvis til os andre ikke vil være med til at kriminalisere alle de mange bilister, flertallet af bilister.

Jeg erindrer ikke at have hørt én eneste ordfører, men jeg skal selvfølgelig kun tale på egne vegne, der har villet gøre det. Så hvorfor bryster hr. Heiselberg sig så af, at han ikke vil kriminali-

sere, men de andre vil? Det er der ingen af os, der vil.

Vi har bare sagt – og jeg citerer igen mig selv – at færdselsloven har samme vigtighed som andre love, måske fordi den endda mere handler om liv og lemmer, og jeg kan ikke få hr. Heiselberg til at sige, at færdselsloven skal overholdes. Det vil han ikke sige. Jeg har bedt ham tre gange om det. Nu håber jeg lige før fyraften, at det lykkes.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg har aldrig sagt, at færdselsloven ikke skulle overholdes. Selvfølgelig skal alle love overholdes. Men jeg har sagt, at der er mange, der ufor skyldt, uforvarende, kommer til at overtræde færdselsloven, og det er hr. Melchior jo sådan set også det bedste bevis på. Hr. Arne Melchior sagde, at han selv har fået fartbøde. Og så har hr. Arne Melchior jo tilsyneladende enten med forsæt eller uden forsæt overtrådt færdselsloven. Det må man vel udlede af det her.

Og når nu ministeren har siddet og nydt hele eftermiddagen, så kunne jeg forstå, at det virkelig har været en dag, der har optaget ministeren. Og når han har taget så mange notater, som tilfældet er, så synes jeg, at ministeren skulle have nævnt netop de konkrete ting, vi har peget på, såsom fratagelse af kørekort, at komme fartbøllerne til livs, at få fat i de fulde mennesker, mere polit på vejene, klippekort for bilister, eksempelvis i de første 3 år efter de har fået kørekortet taget.

En lang stribe af forslag er vi kommet med, men hvor er ministerens forslag? Jo, man henviser til Færdselssikkerhedskommissionens rapport.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Arne Melchior som ordfører i anden runde.

Arne Melchior (CD):

Jeg forstod det sådan på hr. Heiselberg, at der altså heller ikke er nogen af os andre, der har villet kriminalisere flertallet af bilister. Og så var jeg da glad for at høre hr. Heiselberg omsider sige, at færdselsloven skal overholdes.

Så bliver der dog en forskel tilbage mellem hr. Heiselberg og flertallet af øvrige ordførere, nemlig når hr. Heiselberg taler om, at jeg har fået en fartbøde, hvad jeg selv har oplyst. Men så glemte hr. Heiselberg at sige, at så fik jeg min bøde, og det var jeg tilfreds med. For det er da klart, at

når jeg har brudt loven, må jeg stå til ansvar for min handling.

Og det er der, hr. Heiselberg adskiller sig fra os andre. Han vil ikke have bøde. Han synes, det er urimeligt, at man giver folk bøde for at bryde loven, for hvis hr. Heiselberg ikke synes, det er urimeligt, jamen så er vi jo enige. Så er der ikke noget skældud, hverken på ministeren eller os andre ordførere. Tænk, hvad vi finder os i i almensikkerhedens interesse. Når vi skal ud at flyve, finder vi os i at blive kropsvisiteret og få vores bagage undersøgt. Hvorfor det? Er vi der- ved blevet kriminaliserede?

Nej, vi er ej. Fordi kontrol af lovens overholdelse rammer jo kun dem, der overtræder loven, og der er det, hr. Heiselberg altså må forstå, at ligesom det gjaldt for mig i de tilfælde, hvor jeg fik en bøde, så gælder det for ham og for samtlig, der sidder bag et rat, at når de kommer til, som hr. Heiselberg så bagatelliserende kalder det, at overtræde gældende regel, som er vedtaget, endda med hr. Heiselberg og hans partifællers stemmer, så må de også finde sig i, at det bliver noteret, og at der kommer en regning.

Og der er da ikke tvivl om – sådan virker det da hos mig – at jeg skammer mig over det, og at jeg passer mere på i fremtiden. Det er egentlig det råd, hr. Heiselberg godt kunne være med til at give hele befolkningen.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Fru Dorte Bennedsen som ordfører.

Dorte Bennedsen (S):

Hr. Heiselberg undrer sig over, hvorfor der er nogen, der synes, han har gjort et negativt indtryk i dag. Hr. Heiselberg er godt nok kommet med nogle forslag, som han gentog her. Bortset fra forslaget om de forhøjede strafferammer, så var samtlige forslag ud af den liste på 62 initiativer, som kommissionen kom med. Det var jo ikke så mange forslag, der var. Der var klippekortet, og der var nogle enkelte andre.

Men det, som er det deprimerende, er hele den tone, der var i hr. Heiselbergs indlæg, hans nedvurdering af Færdselssikkerhedskommissionen og de motiver, han skød den i skoene.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at de 62 initiativer, der er listet op i den sidste handlingsplan, står der mig bekendt en enstemmig kommission bag, og der sidder som sagt et medlem fra hvert politisk parti i Folketinget i kommissionen. Jeg har ikke hørt nogen af disse medlemmer tage afstand fra det, men hr. Heiselberg

mente, at hele det der – han brugte ikke ordet, men det var jo lige før, det faldt ham i munden – færdselssikkerhedspjæt var noget, kommissionen havde opfundet til almindelig chikane af bilisterne.

Det må hr. Heiselberg for så vidt have lov til at mene – jeg kan undre mig over, at Venstre så kan bruge ham som ordfører på det her felt, men det er jo Venstres problem. Men hr. Heiselberg kan jo ikke undre sig over, at vi andre reagerer, og det værste – og det oplevede vi altså nogle gange – der overhovedet skete her i eftermiddag, var jo hr. Heiselberg, der sagde, at nå, ja, men man kan jo godt uforskyldt komme til at køre en 8-10 km/t. for stærkt. Og ministeren har jo beskrevet – jeg har været ude for den samme oplevelse – hvad forskellen i bremselængder er, hvis man kører 50 eller 60 km/t. Og så sige, at man uforskyldt kan komme til!

Det er jo ikke uforskyldt, for man har en pligt til at overholde loven, og derfor er det da rimeligt nok, at hr. Melchior dernede får sin bøde. Ja, selvfølgelig gør han det. Han er jo ikke uforskyldt kommet til at køre for stærkt, han har formodentlig haft for travlt eller noget og har ikke brugt den indvendige side af hovedet, eller hvad ved jeg. Men man kommer ikke uforskyldt til det, for hvis man har så lidt styr på sig selv og sin bil og sin kørsel, så bør man faktisk ikke køre bil. For det her *kan* – det er jo ikke altid, det gør det – men det *kan* i sidste instans handle om liv og død.

Om de sidste bemærkninger, hr. Heiselberg var oppe og sige her omkring fart og trafik, vil jeg sige, at jeg håber ikke, at der er nogen pårørende til de 500 personer, der døde i trafikken sidste år, som hørte, hvad hr. Heiselberg sagde fra denne talerstol.

Svend Heiselberg (V):

Jeg har ingenting imod, hvis det er sådan, at nogle af de pårørende skal høre det, for det, jeg har givet udtryk for hele dagen, er, at folk, der begår stærke færdselsforseelser, hvor de både kvæster og slår andre ihjel i trafikken, selvfølgelig skal straffes. Det er ikke helt det samme synspunkt, fru Dorte Bennedsen gav udtryk for i aftes i fjernsynet. Jeg synes, at de skal straffes. Og derfor har vi også i dag klart præciseret nogle forslag til, hvordan vi synes, vi kan få fat i de fartbøller og fulde mennesker, der ligger og kører på vejene.

Her har vi et andet syn end det, fru Dorte Bennedsen står for. Vi ønsker ikke, at der skal

sættes fartfælder op over hele landet og på motorveje, som jeg nu forstår, at ministeren har indgået en aftale med fru Margrete Auken om. Det ønsker vi faktisk ikke, men vi ønsker i stedet for, at vi får noget mere politi på vejene, som kan få fat på nogle af de mennesker, som ligger og kører fuldstændig hensynsløst, og som ligger og kører med sprit i blodet. Det er dem, vi synes at man skal sørge for at få fat på i stedet for, som jeg skal gentage, hvis man kommer til at køre en 7-8 km/t. for stærkt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 138: Forslag til lov om erhvervsdrivende virksomheders aflæggelse af årsregnskab m.v. (årsregnskabsloven).

Af erhvervsministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 10/1 2001).

Sammen med denne sag foretoges:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 139: Forslag til lov om ændring af lov om aktieselskaber, lov om anpartsselskaber, lov om erhvervsdrivende fonde, lov om erhvervsdrivende virksomheder, lov om statsautoriserede revisorer og lov om registrerede revisorer. (Ændringer som følge af lov om erhvervsdrivende virksomheders aflæggelse af årsregnskab m.v.).

Af erhvervsministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 10/1 2001).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Bjarne Laustsen (S):

Socialdemokratiets ordfører, hr. Jeppe Kofod, kan ikke være til stede i salen i dag. Derfor vil jeg på ordførerens vegne fremføre ordførerbemærkningerne til lovforslag nr. L 138 og lovforslag nr. L 139, der er konsekvensændringer af anden lovgivning af førstnævnte lovforslag.

Forslaget til lov om erhvervsdrivende virksomheders aflæggelse af årsregnskab m.v. er en velkommen modernisering af årsregnskabslo-

ven fra 1981. Lovforslaget bygger på en rapport fra Regnskabsrådet, der er et rådgivende organ for Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, og blev i øvrigt positivt modtaget af de berørte parter, hvilket fremgår klart af høringssvarene.

Forslaget om den nye danske regnskabslovgivning lægger i øvrigt op til en regnskabsaflæggelse, som i højere grad følger internationale krav, og det er vi meget tilfredse med. For Socialdemokratiet er det nemlig vigtigt, at lovændringerne imødekommer de udfordringer, som danske virksomheder møder internationalt og på det globale marked. Det sker som nævnt i lovforslaget, bl.a. ved at årsregnskabsloven i vid udstrækning tilpasses de grundlæggende principper i de internationale regnskabsstandarder, IAS.

Endvidere er der en række meget positive elementer i loven, der betyder både administrative lettelser for virksomhederne og en modernisering af årsregnskabet for virksomheden, så regnskabet i højere grad viser de reelle værdier.

For især de mange små og mindre virksomheder i Danmark er indførelsen af byggeklodsmo- dellens med en inddeling i A-, B-, C- og D-regnskabsklasser en væsentlig administrativ lettelse. Det betyder i praksis, at jo større virksomheden er, desto flere og mere detaljerede krav skal virksomheden følge. Eksempelvis opererer lovforslaget med, at små, typisk enkeltmandsejede virksomheder, der vil falde ind under regnskabsklasse A, fritages for forpligtelsen til at aflægge driftsøkonomisk årsregnskab. Det betyder med andre ord, at afskaffelsen af årsregnskabspligten vil være en væsentlig offentlig administrativ lettelse for ca. 300.000 virksomheder i Danmark, hvoraf mange er små enkeltmands- virksomheder eller virksomheder med få ansatte.

I Socialdemokratiet er vi tilfredse med, at moderniseringen af lovgivningen betyder, at mellemstore og store virksomheder skal beskrive virksomhedens påvirkning af miljøet og foranstaltninger som følge af denne påvirkning. I det hele taget finder vi, det er vigtigt, at de såkaldte bløde værdier, vidensressourcer, etik, miljø og sociale forhold skal indeholdes i regnskaberne.

Lovændringerne i L 138 og L 139 betyder som nævnt både administrative lettelser for virksomhederne i Danmark og afspejler en nødvendig internationalisering og modernisering af den eksisterende lovgivning om årsregnskabsaflæggelse.