

[Margrete Auken]

år har været ude for, at tallet er stagneret, ja, at det endda er steget noget.

Hvis man tror, at det ikke kan blive bedre, kan man kigge på lande som Holland, der har et 10 pct. lavere ulykkestal i forhold til trafikken, end vi har, Sverige har 30 pct. lavere, og der er ingen tvivl om, at vi ville kunne komme betragteligt længere ned, hvis man lavede et stykke ordentligt politisk arbejde for at komme det, hvor man satte klare mål for, hvordan det færdselssikkerhedspolitiske arbejde skulle være, og hvor man arbejdede med virkemidler og organisering på en helt anden måde, end vi gør i øjeblikket.

Det forslag, vi behandler nu, er udtryk for den sjaskede måde, man arbejder på. Der er nogle, »der synes«, der er nogle, »der tror nok«, og »muligvis vil det gå lidt bedre, hvis man flytter ...«. Det mest komiske er den med, at det helt store bud på det færdselssikkerhedspolitiske initiativ er at flytte trafikken over på motorvejene. Har vi statistik for, at folk ikke kører på motorveje i øjeblikket, hvis de kan komme af sted med det? Vel har vi ej. Det, vi derimod har klare tal for, er, at farten stiger. Hvis man nogle steder overhovedet øger hastighederne, så stiger de overalt, og når vi har spurgt justitsministeriet, hvad man sagde til det, har man svaret et eller andet valent om, at det passer nok ikke, eller så galt går det nok ikke, eller det tror vi ikke på, noget i den præcise stil.

Jeg er fantastisk glad for, at det er lykkedes os at komme uden om dette dårlige forslag med dets udokumenterede påstande om, at det vil gå bedre, hvis vi øger hastighederne, og at vi i stedet for har fået i hvert fald ét godt resultat ud af det, nemlig at hastigheden kommer ned på 50 km i timen i byerne.

Jeg er mindst lige så glad for, at vi har fået hele udvalgets opslutning om en opfordring til justitsministeren om at komme med en redegørelse til os på baggrund af den færdselssikkerhedspolitiske redegørelses anden del, der kom i juni. Vi har været kede af, at den tilsyneladende ikke afstedkom nogen initiativer i justitsministeriet, men nu har udvalget altså samlet henvendt sig til ministeren og bedt om at få denne redegørelse, og den ser vi virkelig frem til, så vi kan få flyttet debatten hen på et noget mere sammenhængende plan, end den har været på til nu.

Med hensyn til de ændringsforslag, som der fra SFs side kan være tvivl om, vil jeg

sige, at vi vil stemme imod ændringsforslaget om todelingen af motorcykeluddannelsen med den begrundelse, at vi godt vil se, hvordan det virker med den ændring, man laver i øjeblikket. Det er meget svært at se, om begge initiativer er nødvendige, og det er en ret voldsom ændring, vi laver, så lad os nu se, om den kommer til at virke, før vi laver et så drastisk indgreb, som det er at tvinge folk til at køre på en anden cykel i to år, før de kan komme til at køre på den store, de muligvis måtte ønske sig at komme til at køre på. Det ændringsforslag stemmer vi altså imod, men de andre støtter vi.

Estrup (RV):

Udvalgsarbejdet har jo i nogen grad været præget af, at færdselsloven og hastighedsgrænserne er noget, som har bred interesse. Det gælder i folketinget, men det gælder så sandelig også uden for folketinget. Vi har haft mange henvendelser, og jeg synes også, vi har været i stand til at grave dybt i de egentlige spørgsmål om trafikikkerheden.

Det gennemgående træk i de besvarelser, vi har fået, er, at der er tunge argumenter vedrørende trafikofre og hastighedens betydning for antallet af trafikofre. Det har i høj grad været vejledende for den holdning, som det radikale venstre har taget til de ændringsforslag, som vi nu er medforslagsstillerne til. Det gælder forslaget om de 50 km/t i byerne, det gælder spørgsmålet om hastigheder for lastbiler og busser på motorveje, og det gælder også køreprøven og dens udformning.

Jeg synes, det er vigtigt i forbindelse med hastigheden på motorveje for lastbiler og busser at tænke på, hvilken situation vi kommer i for busserne, når man nu formentlig ikke gennemfører justitsministerens forslag om 120 km/t, men enten 100 eller 110 km/t. Det, som vi meget nødig skulle have, var, at overhaling på motorveje bliver en virkelig vanskelig situation, en farlig situation, at man altså ved at hæve hastighedsgrænsen for lastbiler og busser skaber en øget trafikrisiko. Derfor ønsker vi at blive ved det, der har været gældende hidtil for busser og lastbiler.

Dernæst vil jeg godt sige, at der er et særligt ansvar for politiet, når vi nu skal til at føre de nye bestemmelser i færdselsloven ud