

[Aase Olesen]

debat, der i de senere år er ført om disse problemer, og hvorfor man eventuelt mener, at tingene kører udmærket.

Når vi ikke finder en sådan analyse i redegørelsen, er vi andre altså henvist til at gætte på, hvorfor justitsministeren ikke foreslår en ændring eller kommer med en motivering for at fortsætte.

Mit personlige gæt er, at den måde, færdselssikkerhedsarbejdet i dag er skruet sammen på, giver justitsministeriet den maksimale mulighed for at styre tingene, uden at »uvedkommende« blander sig. Jeg vil gerne give en forklaring på denne opfattelse.

Vi har i de senere år fået den ene betænkning efter den anden, som man i realiteten har ladet hånt om. Omvendt er der startet forsøg med 40 km-zoner, som ingen uden for justitsministeriets snævre kreds har anbefalet.

Som jeg ser det fra min plads i færdselssikkerhedskommissionen, er det største problem for os her i folketinget som lovgivere, at vi i realiteten er uden uafhængige instanser, som kan oplyse om og rådgive os i færdselssikkerhedsspørgsmål.

Vi har set en justitsminister foreslå hastigheden øget på motorvejene med den begrundelse, at det var unaturligt kun at kunne køre 100 km i timen. Et øget antal ulykker, øget energiforbrug og forurening er klart dokumenterede konsekvenser, men det generer ikke justitsministeriet.

Der kunne nævnes mange meget betænkkelige eksempler på, at ministeriers og de forskellige organers repræsentanter ikke føler sig uafhængige af ministeriet, men da kommissionsarbejde hertilands jo ikke er offentligt tilgængeligt og ikke må refereres, skal jeg nøjes med at nævne et helt frisk eksempel.

For kort tid siden fejrede Rådet for Større Færdselssikkerhed sit 50 års jubilæum. Ved et udmærket og sjovt arrangement 10. september 1985 på Københavns rådhus holdt formanden for rådet, Lars Nordskov Nielsen, et foredrag om den færdselssikkerhedspolitiske situation i Danmark netop nu. I denne tale lykkedes det formanden fuldstændig at glemme eller overse, at vi 3 uger senere efter mange års politiske forberedelser og ønsker var kommet så langt, at vi kunne nedsætte den generelle hastighed i byerne til 50 km i timen.

Jeg ønsker ikke specielt at diskutere hastighedsgrænser her i dag, selv om jeg anser

dem for et af de allervæsentligste instrumenter til at forbedre ulykkesstatistikkerne. Fra 1971 til i dag viser det sig, at af de enkelte faktorer må det være de generelle hastighedsgrænser, der har virket.

Jeg nævner denne sag for at illustrere, at der er noget helt galt med den måde, hvorpå vi har organiseret det trafikikkerhedspolitiske arbejde, både hvad angår forskning, oplysning og planlægning, og hvad angår det mere tværgående kommissionsarbejde.

Denne fejlorganisering har været tydelig såvel under den foregående som den nuværende regering, og jeg vil meget stærkt opfordre justitsministeren til at tage initiativ til en drøftelse med alle implicerede parter for at få taget hul på en omorganisering, så vi kan få fjernet nogle af de blokeringer og den manglende koordinering, som vi, der arbejder med det, oplever.

Jeg vil ikke her i dag tage stilling til, om noget arbejde skal flyttes fra det ene ministerium til det andet. Det er formentlig nødvendigt, at en række ministerier bliver impliceret. Så meget vigtigere er det at diskutere, hvordan koordineringen skal være.

Jeg mener også, for at man ikke skal misforstå det, at det er væsentligt at fastholde en tværgående såkaldt blandet kommission, altså en kommission bestående af specialister, eksperter, embedsmænd og politikere, for det er begrænset, hvor meget tid man kan bruge på at blive specialist, om jeg så må sige, i folketingets retsudvalg eller trafikudvalg, eller hvor det nu er, sagerne behandles.

Jeg mener altså, det er meget vigtigt, at vi hurtigt får taget fat på denne diskussion om omorganiseringen.

Disse kritiske bemærkninger til redegørelsen skal ikke forstås således, at jeg mener, at det arbejde, der gøres, ikke på mange måder er udmærket.

Mens forskningsresultater fra forskelligt hold har svært ved at slå igennem i den almindelige debat – det har vi lige fået illustreret her med venstres ordførers tale – er det dog lykkedes Rådet for Større Færdselssikkerhed at trænge igennem med en ny form for pågående og advarende kampagner. Det radikale venstre finder, at vi kan gå langt videre ad den vej. Vi ved, hvor stor en risiko f.eks. unge mænd mellem 18 og 25 år udgør i trafikbilledet. Jeg er overbevist om, at denne risiko ikke formindskes alene med en ny kø-