

[Lønger]

kommunale indsats, og der er for så vidt fornuft i, at det ikke nævnes.

Vi står her med et vigtigt problem, for kommunerne vil ikke umiddelbart kunne mærke på deres pengekasser, hvis de investerer i forbedringer af trafikikkerheden. Men besparelserne viser sig på f.eks. sygehusområdet, sygedagpengeområdet, forsikringsområdet og dermed på forsikringspræmierne.

Nogen økonomisk motivation er der ikke for kommunerne til at investere i at bekæmpe sorte pletter. På sin vis er der oven i købet den modsatte motivation, for sikkerheden i trafikken kan godt stride imod fremkommelighedshensynet og dermed hensynet til det lokale erhvervsliv og ikke mindst den lokale handel, og begrænsninger heri kan mærkes på kommunekassen.

På en række andre områder, f.eks. i socialministerens og indenrigsministerens regie, er man i den seneste tid begyndt at tilpasse betalingsreglerne og refusionssatserne til hinanden. Vi har ikke altid været konkret enige, men princippet er godt. Hvis vi skal øge den kommunale indsats over for det væsentlige problem, de sorte pletter er, skal de naturligvis som forudsætning overhovedet have råd til det. Dertil kommer, at de også skal have en motivation. I tilfældet kommunekasserne er det ofte en økonomisk motivation.

En blandt flere metoder er den, som også fru Margrete Auken var inde på, og som blev nævnt i lederen i bladet Ingeniøren den 24. maj i år, hvor det blev foreslået, at kommunen for hver ulykke på det kommunale vejnet skal betale en afgift til en mere eller mindre central fond. Disse midler skal så genanvendes til forskellige færdselssikkerhedsinvesteringer, måske i den samme kommune, måske i en anden kommune, alt efter virkningen af indsatsen mod de sorte pletter. En metode af den karakter synes vi er værd at overveje.

Ministeren er underlig upræcis i sine bemærkninger om organiseringen af det kommende færdselssikkerhedsarbejde. Tilsyneladende har han været i tvivl om, hvad han vil bruge kommissionen til, og i det seneste halvandet år er den jo da i hvert fald heller ikke blevet brugt til alverden.

Ministeren antyder også, at han vil have den sammensat på en anden måde, men løfter ikke rigtig sløret for, hvordan den skal

ændres. Det er naturligvis en politisk afgørelse, hvordan en sådan kommission sammensættes, for gennem vægtningen af de forskellige interesser, som får sæde i kommissionen, er der jo mulighed for allerede i den fase at påvirke dens endelige konklusioner. En færdselssikkerhedskommission taler i det mindste med en vis vægt, og det er ikke ligegyldigt, hvordan den sammensættes. Vi er helt enige i den karakteristik af færdselssikkerhedskommissionen, fru Aase Olesen gav i sit indlæg.

VS vil nok ikke gå den samme vej som justitsministeren. Det er et gæt, for vi ved ikke helt, hvilken vej han vil gå. Vi vil også godt have en ændret sammensætning af færdselssikkerhedskommissionen. Vi mener, at den er nødvendig af mange grunde, og en af dem er, at det er det eneste forum, hvor teknikere og politikere taler sammen om færdselssikkerhed.

Vores bud er, at en række nye organisationer og instanser, hvoraf mange slet ikke eksisterede i 1966, da kommissionen blev nedsat, skal være med. Vi tænker f.eks. på miljøministeriet, fordi region- og kommunalplanlægning hører hjemme i færdselssikkerhedsdebatten, hvilket også er nævnt i redegørelsens del 2. Vi tænker på Rådet for Trafikikkerhedsforskning, der i årevis har udført et sobert og velegnet analysearbejde. Vi tænker på Danmarks Lærerforening, der kan bidrage med erfaringer fra folkeskolens undervisning i færdselslære. Vi tænker på Foreningen af Danske Vognmænd på grund af det voksende og i øvrigt problematiske fænomen, som hedder godstransport på lastbil. Vi tænker på Dansk Selskab for Trafikmedicin og Ulykkesforebyggelse og Kollektiv Trafik Forbund, NOAH, Forældrenes Landsorganisation, redderne f.eks. hos Falck, Samvirkende Invalideorganisationer og Pensionisternes Samvirke. Det er naturligvis også en politisk vægtning, men vi mener, der skal lægges større vægt på de svage trafikanter, det vil sige børn, ældre, mennesker med handicap, men også cyklister og fodgængere.

Til gengæld kunne antallet af andre medlemmer af kommissionen begrænses, f.eks. ved at Foreningen af Politimestre i Danmark, politidirektøren og Dansk Politiforbund ikke blev repræsenteret. Det er noget af en luksus at give politiet 4 stemmer i en færdselssikkerhedskommission. Der er heller