

[Birgith Mogensen]

sultateffekt, hvis vi sætter kraftigere projektorer på køre- og færdselsuddannelser og overvågning af de unge trafikanter. Mere færdselspoliti på gader og veje er en forudsætning for at skabe respekt for vore færdselsregler og -love.

Vi må tilsigte mere ansvarlighed, især hos de ganske unge trafikanter. På længere sigt må vi ad pædagogisk og psykologisk vej skabe en færdselsholdning, der i det hele taget udmøntes i selvfølgelig gensidig hensyntagen. Politiets færdselsundervisning i skolerne bør udbygges og intensiveres. Den nye uddannelsesplan for førere af biler og motorkøretøjer vil uden tvivl også reducere færdselsuheld generelt.

Oprigtig talt: Jeg tror, vi er på rette vej. Færdselssikkerhedskommissionen er med på noderne, og personligt mener jeg, at denne kommission i samarbejde med politiet vil kunne reducere færdselsuheld meget betydeligt inden for de næste 3-4 år.

Men som antydet: CD tror ikke på pointsystemet. Derfor siger vi nej til B 129.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti synes, det er et meget interessant forslag. Det er et forslag, som man på en måde kunne bruge med det samme, måske ikke som lovgivning, men f.eks. i propagandaen. Man kunne lave nogle løbesedler, uddele dem ved køreundervisning og rundt omkring og fortælle, at hvis du har gjort den forseelse, svarer det til det og det pointantal. Så kunne man jo selv – og dér kan man jo tage sig selv rent personligt – sidde og finde ud af, at det her går vist ikke, sådan som man kører for stærkt, eller hvad man ellers laver af ting.

Helt seriøst mener jeg, at forslaget hører hjemme i Færdselssikkerhedskommissionen, og at man dér skal arbejde videre med det og finde de saglige beregninger på, hvordan det kan gøres. Men jeg synes også, det kom frem fra alle ordførere, at man faktisk ikke kan gøre nok for at forhindre de ofte meningsløse ulykker, der sker i færdslen.

Der kan være noget rigtig i, at vi skal have en lovgivning, som man kan forstå. Men vi kunne også gå den anden vej og appellere til folks forståelse af, at det ofte er farten, der dræber og sådan nogle ting, så man ikke tager så overfladisk på det, som man gør i dag. Det skulle jo nødvendig gå sådan, at man først ser alvorligt på det den dag, man selv eller ens nærmeste rammes

af en trafikulykke. Men som også fru Birgith Mogensen sagde, mener jeg, vi er ved at være på rette spor. Der er en større og større forståelse for disse ting. Det har bl.a. også arbejdet i Færdselssikkerhedskommissionen vist. På trods af alle politiske opfattelser er man indstillet på, at der skal ske noget, og vi håber så også, at det vil give resultat.

Berlau (FK):

Hvis der var en sygdom i Danmark, som krævede lige så mange dødsopfre og lige så mange invaliderede, som trafikken kræver, er der ingen tvivl om, at politikerne ville blive presset overordentlig voldsomt til at sikre, at der blev reduceret voldsomt i antallet af dødsopfre og invaliderede. Vi kan blot tænke på den diskussion, der har været med mellemrum i den offentlige debat, senest AIDS-diskussionen, bløddiskussionen, lsd-opfre og lign. Disse diskussioner har jo hidset sindene voldsomt mere op hos politikerne end de mange mennesker, som omkommer eller bliver invaliderede i trafikken.

Når politikerne er mindre interesseret i spørgsmålet om trafikken, hænger det vel især sammen med de store økonomiske interesser, der ligger i specielt benzinindustrien og bilindustrien. Jeg kan levende forestille mig, hvorledes man ville blive udsat for et voldsomt politisk pres fra både benzinselskaber og bilforhandlere, for så vidt der blev sat præcist og rigtigt ind i forhold til de mange mennesker, som mister livet eller bliver invalideret ved trafikuheld.

Jeg tror ikke – hvis jeg skal være helt ærlig – at dette forslag vil bidrage noget særligt i denne sammenhæng.

Jeg vil gerne af rent geografisk interesse føje til hr. Behnkes bemærkninger om, at systemet kendes fra England og Nordtyskland, at der er bestemt også andre lande, som har sådanne ordninger. Senest har jeg da ladet mig fortælle, at Sovjetunionen benytter sig af samme princip, uden at jeg af den årsag selvfølgelig vil beskyldte hr. Behnke for den rene bolsjevisme i denne sammenhæng.

Der er altså forskellige måder, man kan indrette sit system på, men jeg er ikke af den opfattelse på nuværende tidspunkt, at indførelsen af grønne, blå eller gule kørekort, afhængig af ens opførelse i trafikken, vil gøre noget særligt med henblik på at nedsætte antallet af ulykker. Vi vil