

[Helge Adam Møller]

at en bil blev smadret, da den kørte op i den forankørende, som pludselig bremsede, simpelt hen, at føreren ikke holdt en afstand, der gjorde, at han kunne nå at reagere, da han foran katastrofebremsede.

Jeg tror, at hvis det blev forklaret hver gang i aviser og andre steder, så ville det være med til at skabe forståelse for, hvad der er de virkelige årsager til færdselsuheld. Det ville være et led i den færdselsopdragelse, som jeg mener er afgørende nødvendig for, at den enkelte trafikant erkender, at han eller hun selv har et stort ansvar for at undgå trafikuheld. Jeg gentager: Trafiksikkerhed starter med dig selv!

Hvad med politikernes ansvar? Det er klart, at Folketinget har et stort ansvar for trafiksikkerheden, idet det er Folketinget, der laver de love, der gælder for færdslen.

Jeg vil godt fremhæve den lov, der blev vedtaget for et par år siden, og som ændrede køreuddannelsen. Siden det tidspunkt har vi haft en uddannelse, der i langt højere grad end tidligere arbejder på at gøre eleverne fortrolige med de farer og vanskeligheder, der opstår i trafikken. Det er samtidig en lov, der har bestemt, at om kun et halvt år, 1. januar 1990, skal alle elever afslutte deres undervisning på et køreteknisk anlæg, hvor de skal træne i katastrofeopbremsninger, undvigemanøvrer og glatførekørsel.

Jeg tror, at specielt de unge mandlige bilister vil have stor gavn af den uddannelse. De vil nemlig lære, at uanset hvor dygtige bilister de selv synes de er, så sætter bilen, teknikken og vejbanen nogle begrænsninger for, hvad man kan slippe helskindet fra af manøvrer. Det er sundt at få afprøvet på et lukket anlæg, at udskridninger og snurreture kan ske selv ved meget små hastigheder, når vejbanen er glat.

Det er godt, at regeringen i sin redegørelse har givet tilsagn om at fremsætte forslag om sikring af børn i biler, man vil indføre brug af sikkerhedsseler på bagsædet. Det er også godt med kampagner og oplysning imod promillekørsel, om brug af særligt sikkerhedsudstyr for motorcyklister og om øget færdselsundervisning i skolerne. Jeg er også sikker på, at det hjælper, hvis regeringens initiativ med hensyn til skærpede krav til lastbilers indretning og udstyr bliver gennemført, samtidig med at alle privatbilister får et højtsiddende ekstra stoplys i bagruden, så vi kan undgå et antal harmonikasammenstød.

Men alle disse og mange flere foranstaltninger, som regeringen gør sig til talsmand for, må ikke tage ansvaret væk fra den enkelte trafikant. Det, jeg efterlyser og godt vil slå et slag for, er mere personligt ansvar. Hvis vi lægger os det på sinde, så tror jeg, vi kan konstatere, at vel bliver vi aldrig fejlfri, men forbedre os kan vi.

Gør vi det, samtidig med at regeringen får alle sine forslag gennemført, så tror jeg, at målsætningen, at reducere antallet af dræbte og kvæstede med mere end 40 pct. inden år 2000, kan opfyldes. Men det kræver en indsats, ikke bare af regeringen, ikke bare af os i Folketinget, men først og fremmest af de fem millioner danske trafikanter.

Margrete Auken (SF):

Tallene på dræbte og tilskadekomne er blevet gentaget mange gange. Det er 700, der slås ihjel i trafikken hvert år, og mange tusinde kvæstes. Hvis det var en sygdom, der høstede på den brutale måde blandt alle slags mennesker, i øvrigt sunde og raske, ville landet blive erklæret i noget nær undtagelsestilstand.

Men da det er trafikken, er det svært overhovedet at få taget problemet alvorligt. Det er lige før, der råder den holdning, at hvor der handles, der spildes. Og i hvert fald har de af os, der forsøger at få debatten rejst, gang på gang oplevet afvisninger i stil med: Vi kan da ikke undvære bilerne. Eller: Skal vi age med stude igen? For blot at angive niveauet af debatten.

Når sagen har det svært, skyldes det naturligtvis, at det er svært at forestille sig det moderne samfund uden det meste af den biltrafik, vi har i dag. Men det skyldes givetvis også, at de alvorlige lovovertrædelser, først og fremmest fartforbrydelserne, begås af ganske almindelige pæne mennesker, som har svært ved at forestille sig, at det, de gør med så stor selvfølgelighed, skulle være kriminelt.

Derfor er der en tendens til at bagatellisere problemet med trafikvolden eller til at finde syndebugke, som når man påstår, at det er spritbilisterne og de unge mænd, der er skyld i ulykkerne. Og af samme grund er der uvilje mod at ofre de penge, der skal til for at gøre noget seriøst ved hele færdselssikkerhedsproblemet.

Et stort lyspunkt i denne jammerlighed var nedsættelsen af den nye Færdselssikkerhedskommission for et par år siden og det arbejde,