

[Margrete Auken]

den fremlagde lige før jul. Betænkningen blev afgivet stort set i enighed, skønt repræsentanter for alle Folketingets partier og de mest forskellige organisationer var med i den, f.eks. Cyklist-Forbundet og FDM.

Kommissionen havde påtaget sig at fremlægge en plan for, hvordan man uden de store indgreb i vores daglige færdsel og uden de voldsomme omkostninger over en årrække kunne halvere antallet af ulykker. Man er dog i kommissionen opmærksom på, at der kan være grund til også at interessere sig for, om det trafikmønster, vi har i dag, kunne gøres mere retfærdigt. Derfor står der, at ingen trafikantgruppers mobilitet, dvs. deres tryghed, fremkommelighed og sikkerhed, må begrænses, og at man så vidt muligt ikke skal hæmmes i sit valg af køretøj. Formuleringen findes i en lidt anden udgave i Den Nordiske Handlingsplan for Færdselssikkerhed.

Det er i virkeligheden en ganske revolutionerende sætning, da den giver især børn og gamle udsigt til engang at få lov at cykle. På lidt længe sigt kan den få nok så stor betydning for de svage trafikantgrupper, hvis mobilitet hidtil har været særdeles begrænset. I sikkerhedsarbejdet har man nemlig først og fremmest taget hensyn til deres sikkerhed, hvilket naturligvis i sig selv er udmærket.

Men det var godt, om man ikke kun havde fastspænding af børn og gamle som færdselssikkerhedspolitisk virkemiddel, og at alternativet til at blive transporteret af andre var andet end bare at blive hjemme. Ser vi også på deres tryghed og fremkommelighed, bliver der friere og stoltere mennesker i vores samfund, og det er selvfølgelig godt for alle, også for os bilister, selv om vi naturligvis bliver nødt til at give afkald på nogle af vores privilegier.

Det var et møjsommeligt, men løfterigt arbejde, en entusiastisk Færdselssikkerhedskommission med en meget entusiastisk formand i spidsen præsenterede for en rimelig begejstret offentlighed. Endelig skete der noget. Ja, godmorgen!

Den redegørelse, regeringen har lagt frem, er mest egnet til at kvæle hele planen, for efter at have refereret målene for 12-års-handlingsplanen og erklæret, at man tilslutter sig den, siger man frejdigt, at det ikke må koste noget. Jo, pengene fra Fremskridtspartiets ønskenummerplader kan vi få. Og så står der minsandten i

redegørelsen, at hvis vi vil være flinke og sørge for besparelser, så skal vi måske få lidt færdselssikkerhed, som om liv og førlighed var en slags præmie for pænt budgetarbejde.

Men ellers er der ingen penge. Heller ikke nogen fra forsikringsselskaberne, skønt de mest indlysende besparelser ved programmets gennemførelse ligger her: 2,1 mia. kr. om året. Det vil sige mellem 1.000 og 1.500 kr. pr. år pr. køretøj.

Her vil jeg håbe, at regeringen tænker sig om en gang til. I de andre nordiske lande er forsikringsselskaberne forpligtet på færdselssikkerhed. I Finland f.eks. betaler de en lovbestemt procentdel af den obligatoriske forsikring. Pengene er øremærkede til »trafikskydde« – det, der svarer til vores Rådet for Større Færdselssikkerhed – og til deres havarikommission, hvor de dækker sekretariatsudgifterne.

Ud over at gøre ligesådan i Danmark kunne vi vel også prøve, om det var muligt at skabe lidt konkurrence mellem forsikringsselskaberne om, hvem der gjorde mest for færdselssikkerhed, noget, der nærmest slet ikke har deres interesse i dag.

Penge skal der i hvert fald til, hvis vi skal tages alvorligt i vores målsætning, og lad mig pege på et par af de tunge områder.

For det første penge til øget overvågning. Uden den bliver det pjat og bingospil at sætte bøderne op og eventuelt indføre et pointsystem, som der tales om i redegørelsen. Derfor har da også en enig kommission anbefalet dette punkt, og derfor er det forstemmende, at det punkt bare med en håndbevægelse afvises af regeringen.

I øvrigt kunne man udmærket prøve at indføre det norske system med automatisk overvågning, der efter sigende virker ganske glimrende. Bilister, der kører for stærkt – men kun dem, ikke alle de lovlydige, så vi har ikke retspolitiske problemer med det her – altså de bilister, der overtræder reglerne, fotograferes og kan derefter retsforfølges.

Man kunne godt gøre, som de gør i Norge, hvor bilisterne udtrykkeligt advares, når de kører ind i et overvåget område, for advarslen i sig selv virker umiddelbart lovliggørende på bilisterne, så man kun indimellem behøver at aktivere fartmålere og fotoudstyr.

Den anden tunge del af det lokale færdselssikkerhedsarbejde: Kommunerne er dem, der