

[Niels Anker Kofoed]

Det er interessant at høre, hvordan man kan få forskellig opfattelse af redegørelsen. Jeg kan ikke se nogen som helst steder, hvor der står, at der ikke skal bruges penge. Den opfattelse har jeg ikke fået af redegørelsen. Jeg har bare set, at redegørelsen siger, at det skal holdes inden for de økonomiske rammer, f.eks. gennem omprioritering. Selv om fru Margrete Auken mener, at det koster så og så mange penge, skal det altså holdes inden for de finanspolitiske rammer, vi har vedtaget. Det skulle vel ikke være så svært, for der er vel gode grunde til at træffe en hel del af disse foranstaltninger, så der er måske penge, der var bedre anvendt her.

Man kan ikke altid følge den, at hver gang man finder på noget nyt, så kan vi også skaffe nye penge. Sådan er realiteternes verden ikke. Det, justitsministeren har gjort, synes jeg er udmærket.

Redegørelsen fortæller på grundlag af Færdselssikkerhedskommissionens betænkning om de samlede omkostninger. Det synes jeg også vi kan se. I løbet af 12 år koster det 11,3 mia. kr. i investering plus 700 mio. kr. pr. år i driftsudgifter.

Så kan man selvfølgelig komme med den bemærkning: Kan vi ikke lave et program i dette land, uden at det skal koste 12 mia. kr.? Vi havde Storebæltsbroen. Den koster 12 mia. kr. Vi har vandmiljøhandlingsplanen: 12 mia. kr. Det her, der er lidt billigere, koster 11,3 mia. kr.

Lad os nu ikke hænge os så meget i de her ting. Hvis vi nu ser på de enkelte programpunkter, ser vi, at man f.eks. har taget højde for, at otte af de mindst lønsomme programmer tages ud, og så bliver der til rest alligevel nødvendige investeringer på omkring 5-6 mia. kr. Det synes jeg er et godt udgangspunkt, for vi ved alle sammen, at der skal forbedringer til.

Jeg synes, at kommissionen skal have tak for, at den sætter sig et mål. Den skyder noget ud og siger: De her ting skal vi have klaret, og vi ønsker at spare 300 dødsfald om året, og vi ønsker 6.000 færre tilskadekomne. Det synes jeg er et godt mål at sætte sig; det er rene ord for penge.

Det, der kan blive problematisk politisk, er, at hvis vi nu siger: Har vi råd til dette her - så kan politikerne blive beskyldt for, at de ikke vil ofre de penge. Skal der lig på bordet først? Jeg håber ikke, at det bliver den debatform, vi kommer ind i, og derfor synes jeg, vi skal tage lidt forsigtigt på de ting.

Hvis jeg går videre i betænkningen, er der noget, jeg er lidt skeptisk over for: de forskellige beregninger. Hvordan kan man så sikkert ud fra en videnskabelig baggrund sige, at det vil medføre så og så store besparelser? Nu har jeg snart læst mange rapporter og prognoser. Hvis jeg går tilbage og læser de prognoser, der er lavet for 10 år siden, undres jeg på, hvor lidt de kom til at passe.

Så er der én frase til, jeg kan komme med: Her foreligger ikke videnskabelig baggrund, her er et sagkyndigt skøn. Hvad det så skal betyde? Det ved jeg ikke.

Lad os tage de her prognoser og beregninger med lidt forbehold. Jeg synes, at tallene for, hvad der sker i øjeblikket, og hvad der kan opnås, er så gode, at vi skal prøve at nå de mål.

Er det så dårligt, som nogle ordførere, især fru Margrete Auken, gav udtryk for? Det er det vel ikke, for går vi lidt tilbage i historien, kan vi se, at færdselsudviklingen i hvert fald i hovedtræk har været meget positiv. Vi kan se, hvorledes antallet af personskader fra 1971 til 1988 ifølge redegørelsen er faldet med 11.000. Vi ser også med stor glæde, at vi er omtrent nede på halvdelen af antallet af dræbte ved trafikuheld i 1988 i forhold til 1971, til trods for at trafikintensiteten er øget kolossalt i samme periode. Det synes jeg vi skal være stolte af. Det vil sige, at de kampagner, vi har lavet, har haft deres virkning.

Der kan selvfølgelig være flere årsager til det, og det er vanskeligt at udpege en enkelt. Vi må sige, at der er flere. Motorvognsførerne er blevet dygtigere, uanset om man havde en anden køreuddannelse på det tidspunkt. Jeg tror, det hænger sammen med, at man i dag kører flere kilometer, end man gjorde i 1971, og derfor får førerne mere rutine. Samtidig er bilerne blevet bedre: bedre bremser, bedre dæk og bedre vejbeliggenhed. Vejanlæggene er også blevet forbedret i forhold til, hvad de var for 15 år siden. Der er altså sket udmærkede ting, vi skal tage med.

Men der er selvfølgelig også det, der i betænkningen kaldes de sorte pletter. Jeg tror ikke, der kan være uenighed i Folketinget om, at det problem skal vi have løst. Det har vi haft som mål i mange år. Vi kan se, at når de vejkryds og de vejanlæg, der var uhensigtsmæssige, blev rettet, så forsvandt ulykkerne. Det tror jeg man skal sætte hårdt ind på at få klaret.