

[Justitsministeren]

med mere end 10.000 indbyggere, herunder mange forstadskommuner i hovedstadsområdet.

Det vil blive krævet, at kommunerne i kommuplanens forudsætning redegør for, hvordan planens trafikdel vil bidrage til en reduktion af trafikuheldene med 15–20 pct. Disse 15–20 pct. svarer til Færdselssikkerhedskommissionens mål for lokale trafikforanstaltninger.

Det vil være op til den enkelte kommunalbestyrelse ud fra bystrukturen og kommunens eksisterende og fremtidige trafiknet at vælge, med hvilke midler uhedsreduktionen bør ske. Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan vil imidlertid danne et vejledende udgangspunkt, som også forventes inddraget i det materiale, der vil blive udsendt til støtte for arbejdet med retningslinier.

Bl.a. kan der i kommuneplanerne anvises en hastighedsklassificering af vejnettet, og rammerne for trafiksanering af lokalområder kan lægges. Endelig kan steder med behov for sortpletindsats eller krydsforanstaltninger udpeges.

Planlægningen vil ikke i sig selv øge færdselssikkerheden, men den vil fremme bevidstheden og den offentlige debat om de færdselssikkerhedsmæssige problemer i kommunen. Herved øges mulighederne for at få afsat midler til løsning. Endelig vil en planlægning give kommunalbestyrelsen gode muligheder for at prioritere indsatsen for færdselssikkerhed og gennemføre projekter med større lønsomhed.

Afslutning.

Som det fremgår af redegørelsen, vil der i de kommende år blive taget en lang række initiativer med henblik på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Den forstærkede indsats vil berøre flere forskellige ministerområder. For at sikre den bedst mulige koordinering af indsatsen på de forskellige områder agter regeringen at nedsætte en særlig opfølgingsgruppe, således som Færdselssikkerhedskommissionen foreslår i sin betænkning.

Opfølgingsgruppen skal bl.a. bestå af repræsentanter for de berørte centraladministrative myndigheder m.v. Herudover vil gruppen kunne indhente bistand fra særligt sagkyndige. Det vil være gruppens opgave at følge iværksættelsen og gennemførelsen af de enkelte foranstaltninger.

Som en mulig opgave for opfølgingsgruppen kan nævnes, at gruppen kan følge etableringen af færdselssikkerhedsråd i amtskommuner og kommuner og medvirke til en erfaringsudveksling om deres arbejde. Opfølgingsgruppen vil i den forbindelse kunne overveje, om det vil være relevant at støtte forsøg i interesserede amtskommuner og kommuner med færdselssikkerhedsråd, der skal udarbejde og gennemføre en lokal handlingsplan for færdselssikkerhed.

Ud over de initiativer til fremme af færdselssikkerheden, som er omtalt i denne redegørelse, vil regeringen løbende overveje anvendelsen af andre midler til nedbringelse af antallet af færdselsuheld. I disse overvejelser vil naturligvis indgå de synspunkter, som Folketinget fremkommer med i forbindelse med debatten om redegørelsen.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af lovforslag nr. L 239:

Forslag til lov om ændring af personskatteloven. (Lempelse af formueskatten for hovedaktionærer).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 3/5 89).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Lykketoft (S):**

Det er mageløst, at vi lige i dag – dagen efter regeringens sidste store udfald mod pensionister og efterlønsmodtagere, dagpengemodtagere, bistanndsklienter og uddannelsessøgende, der tilsammen skal aflevere et milliardbeløb af noget, de havde haft berettigede forventninger om at de kunne regne med – skal behandle andet afsnit af regeringens famøse formueskatteforlig med Fremskridtspartiet, hvor der er tale om, at nogle få tusinde – ja i virkeligheden for de største beløbs vedkommende nogle få hundrede – af de allermost velhavende mennesker her i landet skal have yderligere 100 mio. kr. i skattelettelse.

Jeg synes, det er meget symptomatisk både for regeringens holdning og også for dens timing, at skatteministeren fandt det magtpålig-