

50 pct. flere end i de samme måneder sidste år – og da vi ved, at mange af de uheld jo sker i vej-kryds med dårlig oversigt, ja, så synes vi altså, det er rigtigt at gennemføre dette lovforslag.

Ministeren skriver i bemærkningerne, at det ikke koster nogen penge, og at økonomien er neutral. Det mener jeg ikke er rigtigt. Jeg vil godt gøre opmærksom på, at da Færdselssikkerhedskommissionen beskrev forslaget, gjorde vi udtrykkelig opmærksom på, at skal det have nogen gennemslagskraft, kræver det selvfølgelig, at trafikanterne – og her først og fremmest bilisterne – bliver klar over, at der er en ny regel.

Det koster altså noget i form af informationskampagner og andet, og vi anslog dengang, at man skulle anvende 2 mio. kr. til det. Jeg synes stadig væk, det er rigtigt og fornuftigt, at vi fortæller trafikanterne, at nu er der indført en ny regel – ellers holder de den ikke og med god grund; hvis folk ikke kender reglerne, kan man jo heller ikke forlange, at de holder dem.

Og så til det tredje og sidste punkt: omstillingssyn. Det kan vi også tilslutte os – tror jeg nok. Og når jeg siger tror jeg nok, er det, fordi vi har nogle spørgsmål. Vi vil nemlig godt sikre os, at det under ingen omstændigheder bliver en ekstra indtægtskilde for staten. Det må være sådan, at synene skal hvile i sig selv.

Til sidst vil jeg godt komme med et lille hjertesuk. Når netop Socialdemokratiets ordfører var ked af de meget lange ventetider, får det os til at sige: Vi skulle have fulgt det konservative forslag om at privatisere bilsynene. Det er jo urimeligt, at folk skal vente dage og uger på at få deres bil synet.

Margrete Auken (SF):

Vi synes i SF, at det er en buket blandede blomster, der er fremlagt. Der er ikke så mange tidsler eller rettere: så vidt jeg kan se, er der ikke nogen. Vi er i det store og hele positive.

Jeg vil godt komme med et par bemærkninger. Det drejer sig i første omgang om omstillingssynet. Jeg kan nu ikke se, at der er noget galt i, at staten tjente lidt flere penge på det dér, hvis det skulle være. Jeg tror ikke, man kommer til det i synderligt omfang, men man får effektiviseret forløbet. Og jeg synes, det lyder rimeligt, at man ikke skal kunne køre hen med sin smadderkasse til syn og få at vide, hvad det er, hvad man skal have repareret på den, og så gå hjem og få den repareret bagefter. Det bør man nok få værkstedet til at kigge efter, inden man kommer. God idé.

Om forslaget om parkeringsafstanden kan jeg sige, at det er rigtigt, som hr. Helge Adam Møller sagde, at vi i sin tid skrev i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan, at det kostede penge. Men det var altså et af de forslag, der vil have den største virkning i forhold til, hvad det koster. Det betyder ikke, at det har en meget stor virkning, men det betyder, at det er meget billigt.

Jeg vil godt sige, at jeg ikke ved, om Folketinget er opmærksom på, at vi i Færdselssikkerhedskommissionen har kritiseret amter og kommuner for, at de ikke fulgte op på det, de skulle, i forhold til Færdselssikkerhedskommissionens forslag. Sandheden er jo, at det først og fremmest er staten, der ikke har gjort det.

Den meget store og meget effektive post, der hedder mere færdselspoliti, er ikke ført igennem, er altid blevet afvist. Vi håber da meget, at den kommer igennem nu, hvor det viser sig, at vi nok får mulighed for at få nogle flere penge ud af det, for det er en af de helt afgørende poster, og den er statslig, og den har hidtil ikke været ført igennem.

Nu tager vi en lille billig en, og den er god: Jeg mener, at vi kan overleve, at der bliver færre parkeringspladser. Det kan vi af andre grunde have glæde af, fordi vi på mange måder gør noget for at tilskynde folk til at komme ind til byen på anden vis end ved hjælp af bilen. Det er en del af vores øvrige politik, som der meget ofte er konsensus om, når man skal snakke om den overordnede trafikplanlægning. At det så kniber, når det kommer til stykket, er jo en sag, vi ser så tit.

Og så til den dér med, om to cyklister må køre ved siden af hinanden. Jeg kan høre, at de, der taler imod det, gør det, fordi de aldrig cykler. Tænk, hvis de ikke måtte sidde ved siden af hinanden i bilen og snakke! Det er dog mange gange med til at gøre det utrolig vemodigt at cykle, hvis ikke man må køre ved siden af hinanden, hvorfor cyklisterne jo da stort set også gør det, og uden at man behøver at kalde dem terrorister og alt muligt bagefter, fordi de ikke overholder loven. Det er et af de områder, hvor vi som på en række andre punkter burde tilpasse loven lidt mere, gøre den lidt mere cyklistvenlig, end den er i øjeblikket.

Jeg kan fortælle fru Inge Dahl-Sørensen, at jeg engang har kørt på Fyn med et barn, der dengang var 6 år gammelt, og hvor det ville have været helt uforsvarligt at lade hende køre alene. Dér oplevede jeg, at cirka en tiendedel af bilisterne truttede af os, fordi de var de nødt til at