

gøre med. Men også det er jo godt, og jeg vil ikke på forhånd afskrive, at der kommer noget fornuftigt ud af det. Jeg vil meget gerne lade tvivlen komme ministeren til gode og så bare håbe på, at vi nu får et ordentligt materiale på bordet.

Hvis vi tager hovedindsatsområderne, så skal jeg ikke komme mere ind på det med hastigheden; det er der blevet sagt meget og meget godt om. Jeg er glad for, at det har fået den høje prioritering. Det er som nævnt en af grundene til, at vi kan gå ind for nedsættelsen af promillegrænsen, at man nu fokuserer bredt på den hensynsfulde kørsel, for så giver det mening.

Jeg kan ikke forstå, hvorfor man ikke har valgt en 60 pct.s- i stedet for en 70 pct.s-grænse. Jeg læste høringssvarene igennem, og jeg har ikke set nogen begrundelse for ikke at vælge en 60 pct.s overskridelse i stedet for. Jeg vil også godt vide, om politiet faktisk har tænkt sig at respektere den grænse, for i dag er det jo sådan, at hvis man kører 10-15 km/t for stærkt i byerne, så gør politiet ikke noget – og det siger de også at de ikke gør. Det er jo lidt vigtigt, hvordan vi får det her gennemført.

Men der er én ting til, jeg egentlig har lyst til at kigge lidt på, og det er – og den bemærkning skal jeg altså nå at have med – en post, der hedder kabelautoværn. Nogle kan huske, at vi i Færdselssikkerhedskommissionen fik afsløret, at det var det rene lamperøg og pressegak, at man havde fået det dér vedtaget. Der var ingen færdselssikkerhedsmæssig effekt af den enorme bevilling.

Den daværende trafikminister Jan Trøjborg lovede i et samråd i Retsudvalget, at o.k., han ville køre det igennem, for nu havde der været så meget ballade, og han orkede ikke mere støj, men det skulle i hvert fald ikke belaste færdselssikkerhedsbudgettet – men dér står det nu og belaster. Det skulle have været over på motorvejsbudgettet, og motorvejsbudgettet er jo enormt stort, så der havde man dårligt opdaget det; men man opdager det på færdselssikkerhedsbudgettet, for det er den lille mands eneste lam, man har fat i dér. Jeg vil godt bede trafikministeren gå op gentagne det gamle løfte om, at hvis det dér overhovedet skal laves – og det kan man altså stadig væk diskutere, for det giver ikke ret meget mening – så skal det ligge under motorvejsbudgettet.

Der er en post til, jeg godt lige vil nævne, som heller ikke står her: Er man klar over, at den største budgetpost i den danske færdselssikker-

hedsinvestering er 2,7 mia. kr. til airbags – 2,7 mia. kr.! Jeg tror, det er noget med en 10-20 dødsulykker, de sparer. Når man tænker på, at Vejdirektoratet mener, at der er vundet 8 mio. kr. ved en afværget dødsulykke, så er 2,7 mia. kr. altså en absurd investering, og det vil jeg gerne høre bemærkninger til.

Og så skal jeg til sidst glæde mig over, at der er kønne ord om cyklister i redegørelsen.

Vibeke Peschardt (RV):

Hver ulykke er én for meget, lyder overskriften på regeringens redegørelse om trafikikkerheden i Danmark, og det er jo så sandt, som det er sagt.

I Det Radikale Venstre finder vi det meget positivt, at der gennem årene er taget så grundigt fat om de problemer, trafikken frembyder, at vi i dag trods alt kan se, at det var muligt at gøre noget ved de meningsløse trafikulykker og de høje ulykkestal, vi havde for 25-27 år siden sammenlignet med i dag.

For det kan jo nytte at gøre noget, og derfor skal vi blive ved med at overvåge og forbedre, hvad det efterfølgende lovforslag om skærpelser af forskellig art i færdselsloven jo også lægger op til.

Vi synes, at det vigtige ved denne redegørelse er, at den viser bredden i det trafikikkerhedsarbejde, der gøres i Danmark. Ud over at vi har officielle statslige institutioner som Rådet for Trafikkerhedsforskning og Rådet for Større Færdselssikkerhed, der har haft deres store betydning i sikkerhedsarbejdet, har vi et helt netværk i samfundet inklusive de decentrale instanser kommuner og amtskommuner, der hver på deres måde arbejder for de samme mål, nemlig nedbringelse af ulykkerne over en bred kam.

Efter min opfattelse er der også i befolkningen bred forståelse for hovedmålene. Det kan måske knibe en gang imellem med forståelse for midlerne, men det vigtige er i hvert fald, at alle arbejder mod det samme mål, nemlig nedbringelse af fartulykker og indsatsen imod spirituskørsel, cyklistulykker og ulykker i kryds. Det er de fire hovedmål i Færdselssikkerhedskommissionens strategiplan fra 1996, som vi selvfølgelig slutter op om.

Vi er helt enige i målet om, at så mange kommuner som muligt kommer med, så kommunerne udarbejder handlingsplaner på trafik- og miljøområdet. Nu handler det her jo isoleret om trafik, og jeg skal derfor ikke forplumre debat-