

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Hver ulykke er én for meget. Det har stort set været et tema, alle har kunnet tilslutte sig i dag, og det er jeg glad for. Det giver et godt udgangspunkt for et samarbejde her i Folketinget, og på det her felt har vi behov for et godt samarbejde. Det, det drejer sig om, er, at vi tager hensyn til hinanden, at medborgerne tager hensyn til hinanden.

I virkeligheden vil en vellykket sikkerhedspolitik på det her område være noget af det mest forebyggende, vi kan lave, og det vil også kunne spare vort sundhedsvæsen for mange udgifter. Det er derfor også med tilfredshed, man kan konstatere, at trafikikkerheden i Danmark er blevet bedre, at tallene på dødsulykker er blevet mindre, end de var for 10, 20 år siden. Det er godt, at det er gået, som det er gået, men det er ikke godt nok. Der er stadig væk uacceptabelt mange trafikulykker.

Og man kan sige, at vi nu er kommet til den mere vanskelige del. Så længe man kunne klare det med tekniske løsninger, generelle foranstaltninger, ja, så var det måske nemmere. Nu er vi kommet til den svære del – den mere holdningsprægede del – hvor hver enkelts holdning til trafikikkerheden bliver afgørende for at kunne komme videre ad vejen med færre ulykker, færre skader og færre dødsfald. Der skal en lang række tiltag til, og jeg er meget glad for, at ordførerne har været meget optaget af at gøre noget ved det her.

Hr. Erik Jacobsen var inde på, at overskriften var den rigtige: hver ulykke er én for meget, og hr. Erik Jacobsen ville gerne have, at vi gik i gang med en helt ny mere systematisk færdselslov, forstod jeg. Det er en meget stor øvelse, som jeg i og for sig kunne have meget sympati over for, men det er et kæmpe arbejde, og i første omgang vil jeg i hvert fald sige, at jeg vil være interesseret i at bestræbe mig på at få vedtaget det forslag til ændringer i den gældende færdselslov, som vi skal behandle senere i dag.

Hr. Brian Mikkelsen var inde på, at det her betød, at vi skulle tage vores ansvar over for medtrafikanterne alvorligt. Det mener jeg bestemte også, og derfor undrer det mig lidt med Det Konservative Folkepartis holdning til spirituskørsel. Her er et sted, hvor det er andre mennesker, man udsætter for fare. Og den lille ulempe ved at overholde 0,5 i stedet for 0,8 mener jeg godt vi kan påtage os og dermed give vores medborgere den øgede tryghed, at vi selv påtager os en lille ulempe og giver vores medborge-

re større tryghed; det mener jeg må kunne bæres.

Der har også været flere, der har talt om hastigheder. Og dér vil jeg sige, at nogle har talt om, at med hensyn til spirituskørsel har det ikke matematisk været dokumenteret tilstrækkeligt. Men de, der taler om øgede hastigheder, må i hvert fald erkende, at det matematisk med hensyn til hastigheder er dokumenteret, at der er en sammenhæng mellem ulykker og hastigheder.

Og desværre er det sådan, at vi i dag må konstatere, at gennemsnitshastigheden i Danmark ligger 10 pct. over det tilladte. Og beregninger viser, at hvis man overholdt hastighedsgrænserne i Danmark, så ville vi have 100 færre trafikdræbte om året, og vi ville have 1.500 færre tilskadekomne om året. Derfor er højere hastighed ikke en del af regeringens politik; tværtimod nævner vi flere steder, at det måske kan være hensigtsmæssigt med lavere hastigheder ved kryds, så hastigheden kommer ned i takt med, at man f.eks. nærmer sig et farligt kryds.

Der har også været rejst spørgsmål om, hvorvidt en ny køreprøve er en god måde at sanktionere på. Jeg tror faktisk, at det er en meget, meget pædagogisk måde at gøre det på. Der er nogle, der er ligeglade med bøderne; de kører bare til, og så betaler de bøderne. Men hvis de i stedet for skulle til en køreprøve, hvor de skulle høres i det ene og det andet, så tror jeg faktisk, at det ville have en større pædagogisk virkning på disse mennesker end nogle bøder. Men jeg er glad for, at der har været tilslutning til, at der skal være øgede sanktioner på de her områder.

Fru Margrete Auken spørger, om redegørelsen er alvorligt ment. Og det er selvfølgelig et frækt spørgsmål, men det er vel også derfor, det er stillet. Selvfølgelig er den alvorligt ment, ellers havde vi ikke arbejdet så meget med den, og jeg synes også, man kan sige, at det forslag, vi skal behandle senere i dag, er udtryk for en kontant opfølgning på en række af de initiativer, der er nævnt i handlingsplanen.

Der er spørgsmålet om promillekørslen; der er spørgsmålet om hastighedsovertrædelser og skærpede sanktioner dér; der er spørgsmålet om farlige vejstrækninger og -kryds, udbygning af cykelsti-net osv. Vi nævner, at vi vil styrke kampagner, uddannelse, efteruddannelse osv. Vi vil lave trafikplaner i Trafikministeriets institutioner; vi vil gennem trafikpuljen lave udviklings- og forsøgsarbejde i kommunerne osv. Vi vil prøve at gøre kommuner og amter til aktører i sikkerhedsarbejdet.