

vil jeg også klart understrege, at Socialdemokratiet støtter ministerens initiativer. Jeg siger det allerede nu, fordi jeg ikke inden for taletiden kan nævne alle de initiativer, der ligger i redegørelsen.

Siden 1988 er der taget mange initiativer for at involvere amter og kommuner i trafiksikkerhedsarbejdet. Lokalpolitikkerne har taget udfordringerne op, mange ting er sat i gang, flere forsøg med at indrette boligområder mere trafik sikkert er afprøvet med succes. Det er bl.a. også det, der ligger til grund for ændringerne i færdselsloven, bl.a. Gladsaxe-forsøget.

Efterhånden har mange kommuner allerede udarbejdet en trafiksikkerhedsplan, og det er høje mål, man sætter sig, men de er helt på linje med Færdselssikkerhedskommissionens mål.

Da jeg var hjemme til jul, så jeg i den lokale avis, at Ringe Byråd har vedtaget en plan, der har en målsætning om at reducere antallet af ulykker med mindst 40 pct. inden 2011, og for at medinddrage borgerne i kommunen indkaldes også til borgermøder om planens indhold. Også min egen hjemkommune Årlev har for et par år siden lavet sin egen trafiksikkerhedsplan, og man er nu i gang med at gennemføre planens forslag.

For et par år siden afslørede en undersøgelse, som Vejdirektoratet fortalte om, at forældres førsteprioritering til deres børns skole var en sikker skolevej. I forlængelse heraf er det jo interessant og vel også tankevækkende, at Ringe Kommune i sin plan fortæller, at forældrenes færdselskultur – eller mangel på samme – er årsag til mange problemer. Naboen gør skolevejen farlig.

Kort og godt kan jeg udlede heraf, at forældrene meget mere skal involveres i deres børns færdselsundervisning, i færdselskampagner over for børn og i sikring af skolevejene.

Der er god samfundskonomi i at bruge penge på trafiksikkerhed. Det giver færre tabte arbejdsdage, sparede sygedagpenge og færre sygehusindlæggelser. Ringe Kommune regner med at spare 100.000 kr. på hver personskade, der undgås, men også amterne og staten sparer penge ved undgåede trafikuheld. Derfor er det en god investering, at staten giver kommunerne 75 pct.s tilskud til udgifterne til at lave trafiksikkerhedsplaner.

Mange af virkemidlerne til mere sikker færdsel i byerne, som bliver nævnt i redegørelsen, er lige parate, man kan næsten sige grydeklare til at indgå i kommunernes trafikplanlægning for

at tilgodese alle – alle – trafikanter og også det omgivende miljø.

Her bliver det jo spændende at se, hvorledes Odense-forsøget, som nu lige er sat i gang med påsætning af partikelfiltre på 120 lastbiler og busser, vil påvirke byens miljø, vil nedsætte partikelforureningen, som jo af nogle eksperter angives at være årsag til 600-800 dødsfald i danske byer om året.

Meget er gjort for at gøre forholdene bedre for cyklisterne. Der er lavet rigtig mange kilometer cykelstier. Cyklen er god at bruge i byen. Alligevel er det ikke lykkedes at nedsætte antallet af dræbte cyklister i trafikken, i hvert fald ikke i forhold til den målsætning, som man har i Færdselssikkerhedskommissionen, selv om jeg har mærket mig, at der fra 1998 har været en betydelig nedsættelse af uheldstallene for cyklister.

Forhåbentlig kan initiativer fra cykelbyen Odense være med til at lære os, hvordan vi kan få nedbragt antallet af cyklister, der er involverede i trafikulykker: bedre afmærkning af cyklerne og en bedre standard af cykellygter kan være et af midlerne. Også uanset at Europa-Kommissionen har følt det formålstjenligt at interessere sig for cykellygternes lysstyrke, tror jeg, det vil være væsentligt at få det med ind. Jeg synes, man fra Trafikministeriets trafikpulje kunne gå ind og støtte en standardiseringsordning for at forbedre cykellygterne. Jeg ved, Færdselstyrelsen har været interesseret i det, og jeg håber, man vil forny sin ansøgning herom, således at vi kan få standardiseret og forbedret disse cykellygter.

Ældre fodgængere er der også et særligt behov for at være opmærksom på. Busstoppesteder tæt ved gågader kunne være en af mulighederne, således at man får lettere adgang til dem, men også det, der er nævnt i redegørelsen om indretning af fodgængerovergange, kunne være en god idé – i det hele taget bedre sammenhæng i den kollektive trafik, så der kommer færre biler i bymidten. Det er væsentligt, også for at sikre de bløde trafikanter. Og det er jo også det, det handler om, nemlig at gøre livet lettere for de bløde trafikanter.

For snart 10 år siden foreslog og gennemførte en konservativ justitsminister forsøg med automatisk hastighedskontrol i byområder. Foreløbige tal peger på en positiv effekt, som vil kunne tale for en videreførelse efter forsøgets udløb pr. 31. marts i år. Således skriver ministeren.