

her kniber det især med den statslige indsats, som også i forhold til forslag og målsætning i den gamle handlingsplan fra Færdselssikkerhedskommissionen var for beskeden. Den store indsats dengang ud over det, man umiddelbart nåede med f.eks. bagsædeseler og køreløys, har ligget i amterne og kommunerne.

Det vil det nok også gøre fremover, fordi den vigtige del af vejmyndigheden er dér, men staten bør også hurtigst muligt sætte ind. De tiltag, der foreslås i den nye handlingsplan fra Færdselssikkerhedskommissionen, og som alle vi, der arbejder med området, kender, bør sættes i værk hurtigt. Det vil være meget hjerteløst at sige, at vi nu må vente, til vi har set planen, og at vi må vente, til vi har haft 14 drøftelser, nye kommissioner, og hvad ved jeg.

Enhver tøven her er udtryk for enten tankeløshed eller altså hjerteløshed, og selv om der skal penge til en del af det, er der mange penge at spare. Død og lemlæstelse koster samfundet dyrt. Det er ikke kun bødepenge, vi får ind ved fotoartfælder, der er altså også sparede hospital-, genoptrænings-, pleje- og førtidspensionsudgifter. Der er store penge at hente ved at sætte hurtigt og målbevidst ind, men især er der store menneskelige lidelser at spare, og det er trods alt det vigtigste.

Jeg ser frem til trafikministerens redegørelse for, hvordan regeringen nu vil gøre noget aktivt for det i en fart.

Besvarelse

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Denne forespørgsel er uden tvivl stillet på baggrund af antallet af dræbte i trafikken i årene 1998 og 1997, og derfor vil jeg starte med lidt statistiske oplysninger om ulykkesudviklingen.

I 1997-98, som er de seneste år, hvor vi har de endelige ulykkestal, steg antallet af dræbte i trafikken fra 489 i 1997 til 499 i 1998, en stigning på 2 pct., og tallene viser, at stigningen begyndte fra midten af 1998.

Hvad angår tilskadekomne i trafikken, er der i de samme 2 år derimod sket et fald fra 9.617 i 1997 til 9.175 i 1998, med størst reduktion blandt de alvorligt tilskadekomne.

For 1999 viser de foreløbige tal, at det samlede antal dræbte bliver 500. Antallet af tilskadekomne er derimod steget til 9.348, altså en stigning på ca. 2 pct. Det er værd at understrege, at 1999-tallene stadig væk er foreløbige.

Det er regeringen magtpåliggende, at den negative udvikling stoppes. Vi skal have genoptaget den positive udvikling i ulykkesstatistikken, som vi har set gennem de sidste mange år. Det vil for alle, der beskæftiger sig med denne problematik, være velkendt, at set over en længere tidshorizont, er det lykkedes at få reduceret antallet af dræbte og tilskadekomne meget markant. Går vi så langt tilbage som til først i 1970'erne, lå antallet af dræbte i trafikken årligt på over 1.000. I 1970 f.eks. var det 1.208 mennesker, der blev dræbt i trafikken, og 25.448 kom til skade – tal af en helt anden størrelsesorden, og som vi i dag langtfra ville kunne acceptere som en omkostning ved et moderne transportsystem.

Der er imidlertid ikke tid til at opholde sig ved de store fremskridt, der er gjort gennem de seneste årtier. Vi skal derimod sætte alle kræfter ind på at få vendt den negative tendens, så den begrænses til et kortvarigt udsving i statistikken. Sådanne kortvarige negative udsving er set førhen, senest i 1994-95.

Den tendens, vi ser lige nu i ulykkesstatistikken, ses også i de andre nordiske lande, som ellers er nået videre end Danmark. At der også ses stigninger i disse lande, der har forholds-mæssig få trafikulykker, indicerer, at nye virkemidler er nødvendige. Men lad mig ridse op, hvor vi står i dag i trafiksikkerhedsindsatsen:

I 1989 udpegede Færdselssikkerhedskommissionen i den færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan de overordnede mål for reduktionen af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken frem til og med udgangen af år 2000. Målet var, at der skulle ske en 40 pct.s reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne inden udgangen af år 2000, svarende til, at vi i år 2000 skal have reduceret det årlige antal dræbte til 427 og antallet af tilskadekomne til 7.624.

Den tendens til stigning i antallet af ulykker, der sås i midten af 1990'erne, var en af grundene til, at Færdselssikkerhedskommissionen kom med strategiplanen 1995-2000, der udpeger fire indsatsområder. Det drejer sig om at få reduceret hastighederne og at få reduceret antallet af ulykker med spiritus, antallet af cykelulykker og antallet af ulykker i kryds.

Regeringen fulgte i 1997 op med handlingsplanen »Hver ulykke er én for meget«, der lagde grunden til en ny tankegang på trafiksikkerhedsområdet. Den indebærer, at visionen på sigt skal være et samfund helt uden alvorlige trafikulykker. Den fremherskende tankegang i