

man kunne bruge den. Ministeren nævnte selv selekampagnen, som jeg mener man skal gå i gang med meget hurtigt. Jeg vil også godt lige her spørge, for det er noget, i hvert fald nogle af os i Færdselssikkerhedskommissionen har undret os over:

Hvorfor skal taxachauffører ikke køre med sele? Jeg ved godt, at de siger, det er, fordi de bliver slået ihjel – altså ikke det dér gamle argument med, at det er farligt at køre med sele, som folk er holdt op med at bruge, men det med, at en passager kan sidde bagved og kværke dem. Så kan jeg lige fortælle, at jeg var med Præsidiets i Rio i Brasilien, og dér har man altså haft et meget højt ulykkestal, og dér har man sat ind med seler, og det er lykkedes forbløffende godt, for dér kørte alle taxachaufførerne faktisk med sele. Og da jeg spurgte om, hvorfor de gjorde det, så man på mig og sagde: Jamen de skal da også køre med sele. Jamen er det ikke farligt, spurgte jeg. Farligt for hvem, spurgte man så.

Og jeg tror, at hvis man lavede en undersøgelse af risikoen for at komme til skade ved at køre uden sele og sammenholdt den med risikoen for at sidde i selen og blive overfaldet bagfra, så ville den bestemt falde ud til selebrugerens fordel. Jeg tror også, at de af os, der ved noget om trafikikkerhed, har det sådan, at hvis vi kører med en taxachauffør, der tager sele på, så ved vi, at vi har et højt begavet, kvalificeret menneske som chauffør, og vi føler os straks meget, meget trygkere.

Men der er jo – som nogle opfatter det – lidt af et signal om, at man ikke skal køre med sele, fordi man er sådan en dygtig bilist. Det er jo det farlige ved, at man har opretholdt det. Så jeg vil lige sige, at jeg synes, at vi må se at komme i gang med selekampagnen i en fart.

Der er også det såkaldte Gladsaxeforsøg, som vi har fået svar på, altså om de differentierede zoner. Dér hører jeg også, at ministeren siger, at det skal vi sætte meget mere skub på, også med det forslag, der i øjeblikket ligger til behandling. Det er meget fornemme resultater, der er kommet ud af det.

Så venter vi jo altså stadig væk på flere effektive hastighedstiltag. Vi skulle meget gerne have folk til at forstå, at hastighedsovertrædelser er lige så uacceptable som promillekørsel og sådan set virker på samme måde. Vi sidder med australske undersøgelser, der viser, at de lange standsningstider, man får, når man kører for stærkt, svarer til, at hvis man f.eks. kører

med 20 km's overhastighed, ja, så er det som at køre med 2 promille.

Folk bliver meget vrede, når jeg nævner det, for de tror, at folk, der kører promillekørsel, kører hysterisk eller hensynsløst. Nej, de kører lidt sløvt, og den lange tid, der kommer til dér, er så det, der svarer til det. Så det er faktisk lige så alvorligt.

Trafikken er jo desværre en jammerlig pædagog. Hvis man går efter systemet »learning by doing«, så er det altså for sent. Så man er nødt til at bruge hovedet til at tænke med, og derfor skal vi ind her med en effektiv indsats.

I den gamle kommission havde vi et forslag, der hed S 100, og de af os, der har været med i hele forløbet, kender S 100. Det var et af de dyreste og et af de mest effektive. Det hed mere kontrol, først og fremmest mere færdselspoliti. Dér sparede staten, ikke penge, for det har kostet dyrt, men bøvlt med de stadig væk alt for mange, der tror, at det der med at køre for stærkt er i småtingsafdelingen og ikke er noget, pæne, borgerlige politikere eller politiet bør beskæftige sig med. Heldigvis har de ikke længere politiet på deres side og langt fra alle borgerlige politikere, så det lysner. Men her skal der altså sættes meget mere målbevidst ind.

Så har ministeren nævnt virksomhedernes trafik- og færdselssikkerhedsplan. Den er vi tilfredse med.

Endelig har jeg en lille bekymring, som bare skal være nævnt nu, for min tid er udløbet, og det er om, hvorvidt den forskningsinstitution faktisk vil forbedre det i forhold til det, vi har i øjeblikket. Det skal vi lige fordybe os yderligere i.

Erling Christensen (S):

Flere af færdselsordførerne her i dag kan jo sikkert ligesom jeg huske, da vi i 1988 sad i Landsdingssalen og den daværende formand for Færdselssikkerhedskommissionen, hr. Ivar Hansen, fortalte om og fremlagde en ny handlingsplan, som over 12 år skulle reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken med 40 pct.

Med udgangspunkt i, at Danmark i 1970 har været oppe omkring 1.200 dræbte pr. år i trafikken og med meget mindre trafik dengang, så virkede visionen dengang i 1988, selv med et lavere antal dræbte, mere for mig som en målsætning end som et mål, som det var muligt at nå. Og desværre må vi jo også se i øjnene, at vi ikke helt når målet. Som ministeren sagde,