

nåede vi 500 og ikke 427 dræbte, som ville være tallet, hvis det 40 pct.s fald fra 1988 skulle være opnået.

Når vi alligevel i dag kan konstatere, at vi er nået meget langt og kan glæde os sammen over det, så er det jo, fordi vi alle var enige og er enige om, at hver ulykke er én for meget. Vi er også enige om, at vi skal videre ad samme vej, også selv om det bliver sværere.

For mindre end 1 måned siden var færdsel også på vores dagsorden her i Tinget. Her kunne vi bemærke, at flere positive færdselssikkerhedsaktører nu er på banen. Særlig kommuner og amter er nu meget mere aktive.

Erhvervsvirksomhederne skal nu meget mere med, og deres indsats bliver der også brug for, når vi igen ser 12 år frem og igen med en målsætning på et 40 pct.s fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Hver gang tallet falder med bare én, kan vi glæde os over en sparet tragedie og mange sparede kroner. Det må også få os alle sammen til at gøre en ekstra indsats for at vende de 2 seneste års negative udvikling.

Ministerens redegørelse om byernes trafik er et godt udgangspunkt, og Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan og strategi viser de overordnede strategier. I Socialdemokratiet kan vi helt tilslutte os, at arbejdet stadig koncentrerer om fire centrale og synlige nøgleområder: ulykker med for høj fart, ulykker på grund af spritkørsel, ulykker med cyklister, ulykker i kryds.

Også det helt personlige ansvar, som den enkelte trafikant har over for sig selv og sine medtrafikanter, er et helt afgørende element i sikkerhedsarbejdet. Hensynsfuld optræden i trafikken ville modvirke mange uheld. Forældrenes gode eksempel gør mange børn til bedre og sikrere trafikanter. Spænd sikkerhedsbæltet, så vil dit barn også gøre det! Eller gør som Balle Skole i Silkeborg: Lad 8-klasse-elever undervise 3-klasse-eleverne! Det har været en succes, skriver Rådet for Større Færdselssikkerhed i sit nyhedsblad fra den 1. januar i år til det lokale færdselssikkerhedsudvalg.

Det samme blad har en evaluering af skeletkampagnen fra sidste år. Det var den der med 30, 40 eller 50 km i timen, altså om at få nedsat hastigheden. Lad mig citere her fra side 9: »Når man ser på, hvad trafikanterne rent faktisk gør, går udviklingen også i den rigtige retning. Efter kampagnens afslutning er der målt en gennemsnitlig hastighedsreduktion på 1,6 km i timen,

svarende til 3 pct. Det vil indebære en reduktion, hvis man regner det om til antallet af dræbte og tilskadekomne, på 10 og 5 pct.«

Man siger videre, at det også er værd at bemærke, at kampagnen havde sin egen positive virkning på forsøgene med automatisk hastighedskontrol. Et flertal af adspurgte trafikanter gav udtryk for, at det er fint med automatisk hastighedskontrol. I 1997 var 50 pct. for, og her i 1999 er to tredjedele for.

Derfor er jeg også glad for, at trafikministeren under redegørelsesdebatten her i Tinget den 14. januar på et spørgsmål fra mig om, hvad der skulle ske efter forsøgsperiodens udløb, svarede, at automatisk hastighedskontrol fortsætter under evalueringen af forsøget med automatisk hastighedskontrol.

Det glæder mig også meget, at ingen af færdselsordførerne havde indsigelser mod ministerens besvarelse. Men det hænger vel også klart sammen med, at det værktøj fortsat skal bruges, hvis vi skal gøre os håb om en yderligere 40 pct.s reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne over de næste 12 år.

I Socialdemokratiet følger vi opmærksomt arbejdet i Færdselssikkerhedskommissionen, og vi har hidtil støttet alle forslag fra kommissionen, når de har været forelagt her i Tinget. Det har vi intentioner om også at gøre i fremtiden. I Socialdemokratiet synes vi nemlig også, at enhver ulykke er én for meget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan være enig med den socialdemokratiske ordfører i en række af de forhold, der blev nævnt. Men der er én ting, der undrer mig ved den her debat, som den hidtil er forløbet, og det er, at man ikke har nævnt de tunge køretøjer. For vi ved, at de tunge køretøjer udgør en såre lille del af det samlede transportarbejde, men er utrolig righoldigt repræsenteret, når det gælder de faktiske ulykker, og når det gælder antallet af mord på vore veje.

Spørgsmålet er: Hvad gør vi i den kommende tid, hvor vi ved, at vi får flere gummihjul, altså flere tunge køretøjer og især flere tunge køretøjer om natten, også i de farlige, farlige timer mellem kl. 4 og kl. 6 om morgenen?

Altså det er ved at gå godt. På den anden siden kan man se, at det kan være en meget farlig udvikling. Hvordan griber vi ind over for den? Kan vi ikke også få den med i vore indgangsbønner til den her sag?