

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Til hr. Erling Christensen: Jo, der var da meget lighed mellem, hvad hr. Donner og hr. Heislerberg sagde. Det er vi enige om, og jeg har som sagt ikke noget imod overvågning landet over. Det mener jeg man må finde sig i, som jeg før har sagt, i almensikkerhedens interesse. Jeg skal ikke garantere for, at alle CD's stemmer vil gå ind for det. Det har vi ikke haft oppe i dagens anledning, men jeg kan, og et flertal kan sikkert.

Så vil jeg sige til fru Margrete Auken, at det samvittighedsspørgsmål har jeg stillet mig gennem hele mit liv. Hvis man, inden bilen var blevet opfundet, havde besluttet eller havde fået kendskab til et drab om dagen i et land af Danmarks størrelse – og det er jo desværre mere end et – ville vi så lade være at indføre det? Det er næsten ikke til at besvare. Det er et samvittighedsspørgsmål.

Jeg tror, vi alle er enige om, at vi ikke accepterer nogen ulykker og ikke noget tal på ulykker. Vi forsøger at bekæmpe dem. Det er jo ikke noget, vi bare accepterer, men vi må dog erkende, at de sker, men så må jeg altså også minde om, der altså også sker ulykker i den kollektive trafik. Der er jo efterhånden næsten ikke en uge uden en togulykke. Jeg er godt klar over, at det er færre, men der er også meget færre, der bruger den kollektive trafik. Hvis alle pludselig skulle til at bruge den kollektive trafik, så ville ulykkestallet sandsynligvis stige til noget i retning af det, vi har.

Så har vi altså dilemmaet og samvittighedsspørgsmålet: Skal vi blive hjemme livet igennem? Eller skal vi ud og bevæge os?

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil starte, selv om jeg godt ved, det er fuldstændig ureglementeret, med en kort bemærkning til hr. Arne Melchior, og bemærkningen skal gå på, at hvis alle, der i dag kører i bil, søgte over i den kollektive trafik, så ville den kollektive trafik bryde sammen, for det kan den overhovedet ikke klare. Så god er den desværre ikke. Men et af hovedmålene burde jo også i bekæmpelsesøjemed med hensyn til færdselsulykker være at opnå et sådan mål.

Men ellers vil jeg godt tage udgangspunkt et helt andet sted, nemlig i forebyggelse, for det er næsten ikke blevet nævnt i dag, at alt det, vi har stået og snakket om her, handler om forebyggelse.

I efteråret 1997 sad jeg og skrev på et oplæg til et 10-årigt forebyggelsesprogram for folkesundheden til den radikale folketingsgruppe. Det fik jeg igennem gruppen i januar 1998, og en af begrundelserne for programmet var, at jeg tog udgangspunkt i forskellige forebyggende tiltag, som virkelig havde hjulpet befolkningerne, vaccinationsprogrammer, lungesygdomme osv., og endelig en tredje ting: Færdselssikkerhedskommissionens redegørelse fra 1988, som har dannet udgangspunkt for det, vi også taler om her i dag, nemlig de mål, man sætter sig inden for en 10-årig periode og også når.

Dengang for 12 år siden satte man sig også et mål: 40 pct. skal tilskadekomstulykkerne nedbringes med. Det blev de ikke. Det blev kun til 30 pct., men den lille blå pjece, der ligger dernede på bordet, viser med al ønskelig tydelighed, at man er på vej i den rigtige retning.

Staten har gjort noget. Man har også gjort noget her i finansloven for år 2000. Der er nemlig blevet afsat penge til nogle trafikpuljer og nogle rådighedspuljer. Jeg er enig i, at man slet ikke har nået niveauet fra den borgerlige regerings tid med 200 mio. kr. om året til cykelstier. Det kan man selvfølgelig beklage, men lidt er jo bedre end slet ingenting, som der egentlig var lagt op til.

Og det, vi så står med i dag, er, hvordan man så skal prioritere de nye mål, og hvad er det så for nogle midler, man kan tage i brug? Vi hørte jo i ministerens tale, at der er fire vigtige indsatsområder her. Og når de er vigtige, så er det, fordi man ved, at det er i de områder, ulykkerne sker.

25 pct. af alle ulykker sker på grund af farten. Det er sagt mange gange i dag, at farten dræber. Andre 25 pct. af ulykkerne opstår, fordi en af parterne har spiritus i blodet; så er der cyklistulykker, og så er der særlige krydsulykker. Og når vi har sagt det, så må vi spørge: Hvad er det så for midler, vi skal tage i brug for at bekæmpe de her ulykker?

Nu har meget af debatten i dag jo drejet sig om, hvorvidt vi skal have fotofartfælder, eller om vi ikke skal have dem. Og for at tage det først, så vil jeg sige, at fotofartfælder jo er et middel til at bekæmpe for høje hastigheder.

Og hvis jeg nu skulle gøre det meget hurtigt, så ville jeg sige: Man behøver altså ikke køre ret meget for stærkt for at få en bøde. I dag er det altså ikke 10 km for stærkt, men kun en 3-4 stykker, og det bliver målt meget præcist med de her fotofartfælder, som i øvrigt bliver opstil-