

Efter vor bedømmelse er tre grundlæggende reformer nødvendige for at skabe en mere varig trafikikkerhed: Begrænsning af trafikomfanget, først og fremmest gennem fredeliggørelse af vore storbyer. Og i den forbindelse har vi den ambition, når det gælder vore byer, at vi kan komme ned på nul dræbte og nul alvorligt tilskadede, og at vi kan gøre det hurtigst muligt på den måde, at bilen kommer ud af byen, som der er blevet lagt op til i den her forespørgsel.

Det andet forhold, hvor vi mener, der skal gribes ind, er gennem en begrænsning af trafikomfanget generelt, ikke blot uden for vore byer, og det sker så for det tredje gennem en styrkelse af den kollektive trafik og den kollektive transportandel af det samlede transportarbejde.

Endelig skal jeg nævne – det kan være, vi kommer ind på det senere i dag – at vi finder det nødvendigt med en række indgreb over for lastbiltrafikken; den udgør en forholdsvis lille del af det samlede transportarbejde, men er uhyggelig stærkt repræsenteret både i antallet af trafikulykker og i antallet af trafikdræbte. I den forbindelse skal jeg minde om den meget dystre sundhedsundersøgelse, som blev lavet for Sønderjyllands eksportchauffører i 1995. Og hvis man fortsætter de nuværende tendenser med mere konkurrence på gummihjul og flere lastbiler på vore veje, så kan vi risikere, at den meget dystre undersøgelse fra 1995 bliver endnu mere dystre.

Derfor er vores anbefaling, at vi foretager en lang række indgreb i forhold til den tunge trafik. Men det kan være, vi kan få lejlighed til at drøfte det senere. Så vores budskab er: Vi skal støtte alle de små forbedringer, alle de små informationer, holdningsændringer, men vi skal også gribe radikalt ind og begrænse den vildtvoksende bilisme, først og fremmest i vore storbyer.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil gerne sige tak til forespørgerne for denne her mulighed for at debattere trafikikkerhed og især sige tak for ministerens besvarelse. Jeg må sige, sådan uden jeg i øvrigt skal give karakter til debattørerne, at jeg synes, ministerens besvarelse var noget bedre end debatten i almindelighed, men det er kun godt, at ministeren kan svare fornuftigt.

Så vil jeg sige, at der jo er grund til trods alt at glæde sig. Det er jo ikke så trist, som 500-dødstallet alene siger. Altså i forhold til

antal dræbte pr. kørt km i 1970'erne har vi vel reduceret med en faktor 6 eller noget i den retning. Det er jo ikke helt ringe, når det skal være.

Jeg synes også, det skylder at blive sagt, at når dødstallene ikke falder i de seneste par år, men dog heller ikke stiger, så er der dog den trøst i det, at trafikintensiteten trods alt er faldet, så det vil sige, at det stadig væk i forhold til antal kørte km går den rigtige vej.

Selvfølgelig er det ikke nok, men så er der, ligesom jeg var lidt inde på i debatten med hr. Arne Melchior, jo en hel del goder her i livet, der indebærer risici, har jeg lagt mærke til, og trafik er jo noget, vi mærkværdigvis frivilligt begiver os ud i med større og større lyst. Og man må jo nok sige, at nytten af at begive sig ud i den risiko, som trafikken er, jo er noget større end nytten af mange andre risici, vi tager. Men forskellen er måske i forhold til at ryge og drikke, at man i trafikken påfører andre en større risiko, end man gør ved at f.eks. ryge og drikke. Enhver ulykke er én for meget, det skal der ikke herske tvivl om at vi synes, men der er altså risici.

Jeg synes, at det her er et af de områder, hvor man kan benytte sig af alverdens statistikker og misbruge konsekvensberegningerne af dem. F.eks. den med, at en 3-pct.s minimering af farten skulle kunne sænke antallet af dræbte med 50. Det er ikke noget, der holder i virkelighedens verden, for der er nogle af de 500 dræbte, som overhovedet ikke påvirkes af den slags. F.eks. typisk de mange unge mennesker, der natten mellem fredag og lørdag og lørdag og søndag kommer ud for spritulykker. De lader sig jo ikke påvirke af fartovervågning eller noget i den retning. Så der er nogle ting, man ikke kan regulere med den slags.

Og de beregninger her anbefaler vel i øvrigt også minimering af farten i byområder, og det er jo dér, de mange ulykker sker, men det er ikke dér, de mange trafikdrab sker. De sker derimod i Jylland.

Og det har jo selvfølgelig nogle årsager. Det har noget at gøre med, at dér har man behov for at transportere sig langt. Vejene er forholdsvis tomme for biler, og så fristes man til at køre stærkere. Det er beklageligt, men det har måske også noget at gøre med, at man i Vestjylland kunne være kommet længere, hvis man havde haft nogle bedre veje, nogle mere trafiksikre veje. Motorveje er jo altså stærkt reducerende for trafikulykkerne.