

Kim Behnke (FRI):

Frihed 2000's ordfører er desværre optaget af et andet møde, så jeg skal på gruppens vegne komme med følgende betragtninger:

Hvis en trafikdebat skal gå under den overskrift, der hedder, at farten dræber, jamen så er der jo kun én eneste løsning, og det er, at vi slet ikke må benytte automobiler. Selv om vi sætter hastighederne yderligere ned, vil der fortsat være trafikdrab, og der vil være folk, der bliver kvæstet og kommer til skade, så indtil farten kommer ned på 0 km/t, vil der altid være nogle, som kan komme galt afsted.

I sin tid, da man fik de første automobiler, var det tvungent, at der skulle gå en mand med en lygte foran, så man kunne advare hestekøretøjer og andre om, at her kom der en automobil. Der var ikke så mange ulykker dengang, men til gengæld var ordningen heller ikke særlig effektiv, og derfor er vi nødt til at gøre os den overvejelse, at her er altså et hensyn at tage med hensyn til at få mennesker transporteret frem til arbejde, til private aktiviteter osv., og derfor så skal tingene kunne hænge sammen på en hensigtsmæssig måde.

Der er næppe tvivl om, at fremtidens løsninger bliver forskellige former for computerstyrede bilenheder og RUF-systemer, og hvad det ellers bliver kaldt på ingeniørernes tegneborde. Men før de løsninger er i stand til at blive et seriøst alternativ til de biler, vi kender i dag, er en af omkostningerne ved biltransport, at det kan gå galt, præcis som det er en omkostning ved flytrafik, at der er fly, der falder ned. Skibe kan også gå ned, og på anden vis kan de forskellige transportmetoder hver især fremvise forskellige former for ulykkesstatistikker. Derfor kan den afsluttende konklusion på en debat som denne ikke være den, at hensigten helliger det middel, at man lægger bilismen aldeles for had.

Opgaven er derfor at se på, hvilke metoder der kan benyttes for at få antallet af uheld bragt ned. Efter vores mening vil et af de væsentligste bidrag være at få forbedret uddannelsen af danskerne som bilister, og her tænker jeg ikke på, at de meget bureaukratiske og ikke særlig fremkommelige uddannelsesmetoder til at få et kørekort skal gøres endnu værre. Jeg tænker på de gode erfaringer, man har i en lang række af vore nabolande med såkaldte Learner-ordninger, altså L-ordninger, hvor man allerede fra en alder af 16 år må føre bil, hvis der ved siden af sidder en person, der har kørekort. Den erfaring og den rutine, bilisten kan opnå allerede i de

unge år, kan være med til at nedbringe antallet af helt unge trafikofre.

Så har vi et forslag, som blev fremsat for mange år siden, men jo desværre ikke nød fremme dengang. Det er et forslag om, at kørekortet udformes som et klippekort, og når man har mistet et vist antal klip, gælder kørekortet ikke længere, og så er man pligtig til at få det fornyet.

Når alt kommer til alt, handler det jo i langt højere grad om, at man lærer at gebærde sig ordentligt i trafikken, end om man kører 5 eller 7 km hurtigere end det, der står på en tilfældigt opsat færdselstavle. Men med de eksempler, der har været fremme i pressen på det seneste, hvor politiet på stærkt befærdede omfartsveje osv. opsætter disse fotofælder, er det vores opfattelse, at ordningen bliver misbrugt. Fotofælderne skal opsættes de steder, hvor der er en reel mulighed for at få begrænset antallet af trafikuheld, og ikke blot de steder, hvor et vist antal bilister i myldretiden alle sammen pr. refleks og pr. forventning kører lidt for hurtigt og dermed kan bidrage til statskassen, for så får ordningen karakter af at være brugerbetaling for at køre lidt for hurtigt.

Endelig har vi et forslag, som jo skal behandles lidt senere i dag, og som kan være med til at beskytte nogle af de allerblødeste trafikanter, nemlig rulleskøjtebrugerne, når vi kan få dem op på cykelstierne.

Til sidst vil jeg sige, at noget af det, der kan være med til at nedbringe antallet af trafikuheld i byområderne, også er, at trafikstyringen bliver mere hensigtsmæssig. Alt for mange steder har trafikreguleringen karakter af at være – tillad mig udtrykket – chikane, hvor det overordnede mål er at få bremset et fornuftigt trafikflow. Der er en overordnet regulering af lyskurvene, som betyder, at der ikke bliver et hensigtsmæssigt flow, og når folk er den sidste, der lige skal med over for gult lys, og den første, der skal over for grønt lys, får man de hasarderede situationer. Derfor er det vores opfattelse, at man skal have en mere hensigtsmæssig afvikling af trafikken i byerne, så den flyder nemmere, og så holder folk også de hastighedsgrænser, der nu findes, fordi de simpelt hen ikke kan køre hurtigere end bilen foran.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg har først nogle enkelte kommentarer til nogle af ordførernes bemærkninger.