

Den første er til fru Margrete Auken, som i sin afsluttende bemærkning i sin indledende tale sagde noget om det forskningsinstitut, som jeg planlægger at etablere ved at flytte rundt på nogle af de ressourcer, vi allerede bruger på forskningsområdet i Trafikministeriets regi. Jeg vil her gerne understrege, at ærindet er at styrke forskningen, ikke at forringe forskningen. Det gælder også på trafikikkerhedsområdet, og jeg er overbevist om, at den model, vi nu etablerer, også vil få det resultat.

Så vil jeg gerne fremhæve det, hr. Erling Christensen nævnte i sit indlæg om det personlige ansvar, for det er jo klart, at trafikikkerheden starter sådan set hos den enkelte trafikant, uanset om man er fodgænger eller cyklist eller bilist. Hvis man selv udviser en ansvarsbevidst adfærd i trafikken, kan man bidrage til at forhindre og forebygge ulykker i stedet for med en aggressiv adfærd at være med til at øge risikobilledet i trafikken. Det er i virkeligheden utrolig vigtigt, at den enkelte selv er bevidst om fra første færd i trafikken, at man selv kan være med til at gøre en forskel.

Så til hr. Svend Heiselberg: Det var jo en farlig masse løfter, der var i indlægget fra hr. Svend Heiselberg, og nu tror jeg, jeg vil gå hjem og regne lidt på, hvad det egentlig koster, især de mange nye motorveje. Det er jo også lidt interessant, for hvis vi ser på, hvor det er, ulykkerne sker, er det jo rigtigt, at motorveje er sikre veje. Men al trafik kan jo ikke afvikles på motorveje, og når vi ser på, hvor det er, ulykkerne faktisk sker, er det jo i høj grad i bymæssig bebyggelse, og jeg går da ud fra, at heller ikke Venstre mener, at vi kan løse problemerne i byerne ved at bygge nogle flere motorveje.

Det er jo ikke et enten-eller. Det er jo et både-og, både de sikre, overordnede veje og en fornuftig tilrettelæggelse af arbejdsdelingen mellem de forskellige transportformer i byområderne. Her synes jeg, det er vigtigt, at vi nu har styrket Vejdirektoratets muligheder for sammen med kommunerne og amterne at finansiere sortpletbekæmpelse og cykelstier i de lokale vejnet, så statens penge ikke alene bliver brugt på statens veje, men at det også er blevet statens opgave at gå ind i arbejdet i fællesskab med kommunerne.

Med hensyn til hvordan pengene bruges, og hvor man får mest sikkerhed for pengene, skal der nok også være nogle proportioner i det, og det fører mig så videre til det næste, hr. Svend Heiselberg nævnte, nemlig at det med, at man

kører 10 km/t for meget og så bliver snuppet, er helt ude af proportioner. Jeg synes, hr. Svend Heiselberg skal være opmærksom på det, som også hr. Erling Christensen nævnte i en af de korte bemærkninger, at hvis vi havde den situation i dag, at de fartgrænser, vi har, blev respekteret, ville det med ét slag spare 100 menneskeliv om året. Derfor er det altså ikke hensigtsmæssigt, at man ligesom prøver at negligere eller overse virkningen af hastigheden, for det er jo rigtigt, som en række ordførere har citeret her i dag, at farten dræber. Det er et faktum, som også hr. Arne Melchior nævnte.

Så vil jeg gerne komme med nogle få bemærkninger om automatisk hastighedskontrol, som jo har været diskuteret ivrigt her i forbindelse med forespørgslen. Det er et forsøg, der er sat i værk, og det er sat i værk på nogle ganske bestemte præmisser. Der er efter alle kunstens regler udvalgt nogle områder og nogle strækninger, hvor denne overvågning finder sted med kamera. Man fotograferer dem, der kører for stærkt på de givne strækninger, og det er behørigt skiltet, sådan som der også har været almindelig tilslutning til. Forsøget er ikke færdigt, det kører i seks politikredse, og det er færdigt omkring den 1. april. Derefter vil der ske en evaluering, og jeg har en forhåbning om, at vi får resultatet af evalueringen før sommerferien, og at vi på den baggrund kan spørge Færdselssikkerhedskommissionen og andre, der har erfaring på området og arbejder med færdselssikkerhed, hvad de mener om det.

Jeg har selv den vurdering, at såfremt det viser sig, at den automatiske hastighedskontrol med fotoovervågning rent faktisk har haft en gavnlig virkning og dermed har reduceret ulykkestallet i de områder, hvor den er foregået, bør det være et værktøj, vi kan give politiet i hænde. Men det skal selvfølgelig stadig være et blandt flere andre, det skal jo ikke være det eneste eksisterende værktøj.

Som flere ordførere har sagt, mener jeg også, det er vigtigt, at vi har et synligt politi i gadebilledet som endnu et værktøj, vi i givet fald kan bruge i bestræbelserne på at bekæmpe ulykker. Jeg har ikke nogen forventning om, at hele Danmark skal blive ét stort fotoovervågningsområde, systemet skal bruges med omhu og lige præcis bruges til at forebygge ulykker, sådan som det også er tanken. Men vi skal selvfølgelig drage den lære, hvordan vi får mest ud af det, og hvordan vi bedst muligt kan bruge denne type teknologi til at fremme vores i øv-