

Indimellem kan man undres over holdningen til dødsfald i trafikken, og det gælder både hos politikere og hos borgere.

Lad os et kort øjeblik forestille os, at et tog i morgen forulykkede med 500 døde til følge. Det ville forståeligt nok sende en bølge af chok gennem hele landet, og der ville næppe være ende på villigheden til at lave sikkerhedsforanstaltninger og investere i forebyggende indsatser.

I år 2000 døde der faktisk 500 mennesker i trafikken, ikke i én opsigtsvækkende ulykke, men sådan drypvis en, to, tre ad gangen, og så nøjes vi med dybt at beklage de enkelte dødsfald, men i øvrigt trække på skulderen og konstatere, at det nok ikke kan være anderledes.

Men det kan faktisk godt være anderledes, og det er netop baggrunden for, at Færdselssikkerhedskommissionen i sin nye handlingsplan, som dækker de næste 12 år, har sat den konkrete målsætning, at uanset udviklingen i biltrafikken så skal antallet af dræbte og alvorligt tilskadede reduceres med 40 pct. Og det vil sige, at vi med udgangen af 2012 skal ned på allerallerhøjest 300 dræbte og 2.450 alvorligt tilskadede.

I lyset af at målsætningen for den første handlingsplan ikke blev nået, er der jo nok nogle, der vil spørge: Jamen, er det overhovedet realistisk at ville reducere med 40 pct. for de kommende 12 år?

Og svaret er helt klart: Ja, det er et ambitiøst projekt, men det er et realistisk projekt, hvis vi i øvrigt selv vil det. Sammenligner vi os med England, Holland, Tyskland, Frankrig og de nordiske lande, så må vi med beskæmmelse konstatere, at kun i Frankrig og i Tyskland står det dårligere til end i Danmark. Hvis vi når målet med en 40 pct.'s reduktion i 2012, så når vi ned på det niveau, hvor England, hvor Sverige og hvor Norge næsten også befinder sig allerede i dag. Og det er altså svært at forstå, at vi skal halte 12 år efter disse lande. Når de kan, så kan vi selvfølgelig også, hvis vi alle vil prioritere indsatsen.

Kommissionens handlingsplan har 62 forskellige initiativer til opfyldelse af målsætningen, og dem skal jeg ikke bruge så megen tid på at kommentere her i dag, men i stedet for pege på nogle overordnede strategier, som Socialdemokratiet finder væsentlige:

For det første bør trafiksikkerhedsarbejdet koncentreres om fire indsatsområder. Det er høj fart, det er ulykker med spritbilister, ulykker med cyklister og ulykker i kryds. Det er vel-

kendte områder, men vi ved, at mindst én af disse faktorer indgår i 85 pct. af ulykkerne, og derfor vil en effektiv indsats på disse fire områder have en stor, stor betydning for forebyggelse af ulykker.

For det andet bør alt trafiksikkerhedsarbejde sætte aktivt ind på at få den enkelte trafikant med i sikkerhedsarbejdet under overskriften: Trafiksikkerhed starter med dig! Og den barske baggrund for det er, at hvis alle bilister overholder hastighedsgrænserne, bruger sikkerhedssele og ikke kører spritkørsel – ikke urimelige krav nogle af disse tre – så vil vi årligt have 200 færre dræbte og 1.700 færre tilskadede. Så ville vi være fremme ved det mål, vi har sat os som målet for 2012: 200 færre dræbte om året.

For det tredje skal amter og kommuner udarbejde handlingsplaner og gennemføre konkrete indsatser med udgangspunkt i egne problemer, behov og ressourcer. Og her er det umådelig glædeligt at notere sig, at alle amterne har lavet disse planer, og at i hvert fald nogle af amterne arbejder meget aktivt med trafiksikkerhed og med at støtte og hjælpe kommunerne i deres indsats.

For kommunernes vedkommende ser det derimod betydelig mere dystert ud, for vi må beklageligvis konstatere, at efter års arbejde på det her område har mere end halvdelen af landets kommuner endnu ikke udarbejdet konkrete forslag og planer til en forebyggende indsats. Det er faktisk meget beskæmmende set i lyset af, at ca. 60 pct. af alle personskader sker på de kommunale veje.

Årsagerne til den manglende indsats er formentlig mange. Nogle kommuner føler sig økonomisk klemt og synes, det er dyre investeringer, når de kun har så få ulykker, og at det i øvrigt burde være amternes opgave eller statens opgave, men mest amternes, for det er jo dem, der sparer på hospitalsudgifterne osv. osv.

Selv om man altid skal huske på, at trafikulykker ikke bare er statistik, men at det først og fremmest er daglige tragedier, der rammer familier hårdt, så kan det alligevel engang imellem være sundt også at se på statistik og økonomi og måske ikke mindst for de kommuners vedkommende, som synes, det bør være stat eller amt, der skal påtage sig udgifterne.

Følgerne af trafikulykker koster de offentlige kasser 2,1 mia. kr. om året, og de fordeler sig med 45 pct. til amterne, 40 pct. til kommunerne og 15 pct. til staten. Det betyder sagt med lidt andre ord, at hvis ulykkestallet ikke bringes