

ned, så skal kommunerne i de næste 12 år bruge mere end 10 mia. kr. på følger af ulykker. Det er tal, som det måske alligevel nok er værd at have i baghovedet både for kommunale politikere og embedsmænd, når de skal til at prioritere indsatsen.

Vel har stat og amter deres ansvar og skal gøre deres indsats, men 60 pct. af alle personskader sker på de kommunale veje, og derfor når vi ikke ret langt, hvis ikke alle kommuner for alvor kommer i gang og prioriterer færdselssikkerhed højt.

Men det er også vigtigt at gøre sig klart, at på det her område gives der ingen lette løsninger; der er ingen patentløsninger. De meget virk-somme og frem for alt de billige tiltag er for længst sat i værk, så den fremtidige indsats må bygge på en lang række forskellige instrumenter, sådan som det jo også kommer til udtryk i kommissionens 62 forskellige forslag.

Vi vil godt takke ministeren for, at han går positivt ind i en række af kommissionens forslag med henblik på at realisere dem allerede inden for den næste fireårsperiode. Det drejer sig om indsats over for spritkørsel, som fortsat er et problem, og noget tyder desværre på, at det er ved at være et stigende problem; det drejer sig om indsats over for unge bilister, som også er et overordentlig alvorligt problem; det drejer sig om sikring af bløde trafikanter, fodgængere og cyklister; det drejer sig om automatisk hastighedskontrol, kampagne for øget brug af seler, men også om nye overvejelser og nye tiltag som det at overveje at indføre klippekort ved gentagne overtrædelser.

Vi er godt tilfredse med de initiativer, der enten er blevet taget eller er ved at blive taget, specielt i forbindelse med fart, med sprit og med seler.

Man må se i øjnene, at manende ord og løfte-de pegefingre ikke er tilstrækkeligt her. Det er også nødvendigt, at der er mærkbare følger af overtrædelserne. Det er jo for længst accepteret, når det gælder spritkørsel, men det må også gælde for fartgrænseovertrædelser, fordi de spiller så stor en rolle i forbindelse med ulykkes-tallet. Der er brug for oplysningskampagner rettet mod bilister, men det er også nødvendigt at skærpe fartkontrollen; ikke for at få bøder i kassen, som nogle så smagfuldt udtrykker det, men ganske simpelt for at spare menneskeliv.

Mine sidste bemærkninger skal være, at det er godt, at der er en åbenhed i redegørelsen over for at sætte forsøg i gang, som f.eks. rødkørsel-

forsøget i Århus eller cykelbyprojektet i Odense, og der har også været et i Svendborg og andre steder. For vi tror, at kombinationen af forskning og forsøg og også af den viden, der vil komme fra den kommende havarikommission, vil være en god måde at sikre, at ressourcerne anvendes dér, hvor der kan opnås de bedste resultater.

Lad mig slutte med ministerens ord: Handlingsplanens målsætning er ambitiøs, men realistisk. Og så vil jeg for eget vedkommende føje til: Den er realistisk, hvis den politiske vilje er til stede til også at tage de nødvendige initiativer, som ikke altid er lige populære.

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige tak for redegørelsen. Desværre må jeg sige, at redegørelsen ikke beroliger, hverken den skriftlige eller fru Dorte Bennedsens indlæg her.

Færdselssikkerhedskommissionen, som er regeringens rådgiver, kommer med mange forslag. Her er 62 forslag, men efter min mening mangler der folkelig forståelse for mange af de forslag, man kommer med, og jeg synes, at der er grund til at være meget kritisk over for meget af det arbejde, som Færdselssikkerhedskommissionen laver.

Deres forslag er efter min mening præget af, at mange medlemmer i kommissionen ikke har meget sympati for biler. Der afholdes mange møder og konferencer, hvor man sidder og bekræfter hinanden i, at det er farligt at køre bil, og deres forslag går i høj grad ud på, hvordan man kan hjælpe regeringen med at få flere penge i statskassen. Og det er jo også det, som fru Dorte Bennedsen var inde på med bøder, bøder.

Der er mange trafikforhold at forholde sig til, og det er jo ikke, fordi der ikke forskes i trafikpolitik i Danmark. Der forskes rent faktisk i trafikpolitik ikke mindre end 80 steder i landet, og Venstre vil fremsætte et beslutningsforslag om en koordinering og et større samarbejde mellem de mange steder, hvor der forskes på trafikområdet. Trafikforskere har da også givet mig ret i, at trafikforskningen, som vel koster op i nærheden af 80 mio. kr. om året i Danmark, bør ændres.

I Venstre værdsætter vi bilen højt. Vi ved, at de fleste familier på den ene eller den anden måde er afhængige af bilen. Den kollektive trafik kan ikke alene dække borgernes kørselsbehov, når de skal passe deres arbejde, hente og bringe børn i daginstitutioner osv., og bilisterne