

Der peges på, at Danmark har et højt antal trafikdræbte i forhold til de øvrige nordiske lande og flere af de nordeuropæiske lande.

Man har egentlig aldrig undersøgt, hvorfor det forholder sig således. Derfor kan Dansk Folkeparti også tilslutte sig, at regeringen vil foretage endelig evaluering af det samlede trafiksikkerhedsarbejde i Danmark ved inddragelse af udenlandske fagfolk til at se på det danske trafiksikkerhedsarbejde i samarbejde med væsentlige danske aktører på området.

De kommende 4 års indsatser, hvor der navnlig skal fokuseres på ulykker forårsaget af høj hastighed, ulykker som følge af spirituskørsel, ulykker med cyklister og ulykker i kryds, er væsentlige indsatsområder, hvor der bør sættes ind.

Dansk Folkeparti er imidlertid skeptiske over for nogle af de konkrete initiativer, der påtænkes iværksat, før man egentlig har klarlagt årsagerne til ulykkerne.

Indførelse af det såkaldte klippekort kan måske være en meget god idé, men med det forbehold at der ikke sker registreringer af såkaldte bagatelforseelser, som i sig selv ikke kan siges at være til skade for trafiksikkerheden. Det kan eksempelvis være gentagne små hastighedsoverskridelser, som ikke i sig selv medfører en frakendelse af kørekortet, men som, når klippekortet slipper op på grund af disse forseelser, medfører frakendelse af førerretten.

Ordnningen bør kun indføres, hvor der er tale om virkelig grove tilsidesættelser af færdselssikkerheden.

I Dansk Folkeparti er vi modstandere af automatisk hastighedskontrol som landsdækkende ordning, idet vi ikke tror på, at det har nogen præventiv virkning, at man indtil 2 måneder efter forseelsen blot får et girokort og et billede af sig selv og bliver præsenteret for sin forseelse.

Vi har altid haft den opfattelse, at automatiske hastighedskontroller alene tjener et fiskalt formål, og den antagelse er nu blevet bekræftet, idet trafikministeren i redegørelsen netop nævner, at indførelsen af automatisk hastighedskontrol som landsdækkende ordning skal sikre midler til den politimæssige indsats og desuden midler til massiv kampagne- og informationsindsats.

Det er faktisk en forudsætning for gennemførelse af projektet, at regeringen kan regne med en løbende og konstant indtægtskilde til statskassen. Og der er jo ingen, der giver garanti for,

at disse midler virkelig øremærkes og tilføres det trafiksikkerhedsmæssige arbejde.

Vi er også betænkelige ved, at der udføres forsøg med automatisk rødkørselskontrol, hvilket imidlertid er mere acceptabelt end den automatiske hastighedskontrol. Ved rødkørsel er der jo typisk tale om farlige situationer, hvilket jo ikke altid er tilfældet med hensyn til overskridelse af hastighedsbegrænsninger.

Såfremt der skal indføres rødkørselskontrol, må det også gælde knallerter og cyklister, som jo netop er den udsatte gruppe i færdselssikkerhedsmæssig henseende. Hvorledes har regeringen tænkt sig, at en sådan registrering af cyklister og knallerter skulle foregå?

Generelt mener vi i Dansk Folkeparti, at den præventive virkning i højere grad ligger i en politimæssig indsats på stedet. Det vil sige en øget politimæssig manuel kontrol og påtale af de virkelige sikkerhedsmæssige risikosituationer såsom groft uagtsom kørsel og chikanekørsel, frem for at der opstilles maskiner til automatisk malkning af bilisterne.

Der er således i redegørelsen efter Dansk Folkepartis opfattelse på visse punkter tale om en forkert prioritering med de forkerte midler.

I den forbindelse skal jeg lige henlede opmærksomheden på den i redegørelsen alt for markante fokusering på objektiv overtrædelse af hastighedsbestemmelserne. Vi er enige i, at hvor der er tale om hastighedsoverskridelser, som er til fare for trafiksikkerheden, og det gælder navnlig i byområderne, bør der gribes hårdt ind. Men hvor der er tale om f.eks. hastighedsoverskridelser på motorveje, uden at det i sig selv har nogen sikkerhedsmæssig betydning, er der sat alt for mange ressourcer af, bl.a. til planlagte indkøb af udstyr til automatiske hastighedskontroller og politimæssige ressourcer, som trækkes væk derfra, hvor problemerne er, nemlig i byområderne.

Det er jo påfaldende, at selv om 27 pct. af den samlede trafik afvikles på statsvejnettet, dvs. hovedsagelig på motorvejene, så tegner amts- og kommunevejene sig for 90 pct. af de dræbte i trafikken. De 10 pct., som dræbes på motorveje, skyldes nødvendigvis heller ikke for høj hastighed. Når henses til, at vi i Danmark har relativt flere trafikdræbte end f.eks. i Tyskland, hvor der er fri hastighed på motorvejene, er der noget, der tyder på, at det ikke er her problemet ligger, og at regeringens færdselssikkerhedsmæssige indsats nok snarere i højere grad bør koncentrere sig dels om byområderne, dels omkring bili-