

Der er dog et lille hår i suppen, kunne man sige. Der står meget smukt i planen her, at man endnu en gang vil opfordre amter og kommuner til at gå aktivt ind i trafiksikkerhedsarbejdet. Det synes jeg da er fint at man opfordrer dem til. Men jeg vil altså godt sige, at kommunerne har en lidt anderledes kontant holdning til det her end det, redegørelsen afspejler. De synes nemlig, at man skal have nogle trafikpuljer. Det har man haft tidligere, og der var sat temmelig mange penge af til det, både til trafik- og miljøhandlingsplaner og andre puljer, cykelstier osv. Hvis man laver det med en 50/50 pct. finansiering, er det altså noget, der er højt motiverende for kommunerne.

En anden ting, man kunne forestille sig, var, at kommunerne selv ved kommuneaftalerne sørgede for at sikre sig nogle penge, og at de så brugte dem til det her. Her vil jeg godt sige, at disse trafikhandlingsplaner er nogle meget aktive redskaber. Det er godt og vel kun halvdelen af kommunerne, der har dem, men jeg har personligt kendskab til, hvor godt de virker, når man endelig har dem.

Så det er altså herfra en opfordring dels til ministeren, dels også til kommunerne om at gøre noget ved den sag her omkring trafikpuljerne. Og så i øvrigt til Folketingets partier her: Det er jo altså muligt for Folketingets partier i en finanslovforhandling at sørge for, at der bliver sat nogle penge af præcis til det her, og det bliver jo meget ofte glemt, når debatterne som denne her er ovre.

Så vil jeg kommentere nogle enkelte af forslagene, der er i redegørelsen.

Vi går i Det Radikale Venstre varmt ind for den automatiske hastighedskontrol eller foto-fartfælder, som fru Margrete Auken sagde det. Vi synes, det er en god måde at få farten ned på. Og – for at gå ind i den heftige debat fra før – jeg vil sige, at folk kører altså for stærkt og for stærkt og for stærkt. De kan ikke finde ud af, at i bymæssigt bebyggede områder kører man 50 km/t. Jeg indrømmer – det medgiver jeg hr. Svend Heiselberg – at det altså godt kan være svært at styre sin fod, men man bliver nødt til at gøre det, fordi det betyder fantastisk meget for uheldene. Det ved man jo, når man sidder i Færdselssikkerhedskommissionen, hvor den sag har været oppe masser af gange.

Vi synes også, det er en god idé, at man opstiller fartmålere og alt det øvrige, der står deri.

Til allersidst vil jeg sige: Var det ikke muligt, at man i biler kunne sætte en lille chip ind, som

folk kunne slå til og fra? Så var det måske muligt at få fat i sin bil, når den blev stjålet. Det sker jo i stort omfang. Så var man ikke underkastet det dér med, at man samtidig var overvåget. Man kunne nemlig selv bestemme, hvornår man slog til, og hvornår man slog fra. Det synes jeg man skal undersøge.

Jeg troede faktisk ikke på det, da jeg læste i redegørelsen, at der var 130.000 mennesker om året i OECD-landene, der blev dræbt ved færdselsuheld. Jeg tænkte, at det måtte være en skrivefejl det her. Det kan ikke passe, for i Danmark er det trods alt 500, og selv om vi følger lidt efter... Jeg begyndte sådan i mit hoved at finde ud af, hvor de lå på kloden; 130.000 mennesker. Det er altså som borgerkrigen i Bosnien, det er bare en gang om året. Det må vi altså gøre noget ved.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):
Hr. Børge Klit Johansen som ordfører.

Børge Klit Johansen (KRF):

Jeg synes faktisk i modsætning til mange, at den her redegørelse var trist læsning. Trist, fordi man ikke nåede målet. Og når man ikke nåede målet, betyder det altså, at der i år omkommer 100 mennesker i trafikken, som havde levet, hvis man havde nået målet. Det synes jeg er tragisk.

Samtidig glæder jeg mig over den positive udvikling, der trods alt har været. 197 færre dræbte pr. år er også mange menneskeliv at glæde sig over. Og jeg vil sige, at de positive resultater jo viser, at det nytter noget, og fordi det nytter, vil vi fra Kristeligt Folkeparti gerne støtte de tiltag, der er foreslået i redegørelsen.

Målene er ambitiøse og realistiske, siger regeringen. Her kunne jeg tænke mig, at kommissionen måske ville være en lille smule urealistisk og skrue ambitionsniveauet bare en lille smule op. Man kan jo se på sammenligningerne med andre lande, at vi er langt bagefter. Hvorfor dog ikke satse på, at vi skulle kunne komme til at holde trit?

Japansk bilproduktion kører efter devaluen, at der må være nul fejl. Det siger man er umuligt, men stort set lykkes det altså. Og man når sjældent højere end det ambitionsniveau, man har lagt.

Vi ser ikke nogen trussel mod bilismen i de tiltag, der er nævnt i den her redegørelse. Den virkelige trussel mod bilismen er dem, der lader hånt om alle de små bagateller, der tilsammen gør forskel på liv eller død.