

Det er da rigtigt, at det er let at komme til at køre en lille smule for stærkt. En tidlig morgen i 1980 var der på Klausdalsbrovej i Herlev en pige, der løb over for rødt lys lige ud foran min bil og var oppe og ligge på motorhjelm. Og det er ikke spor rart. Man må køre 50 km/t. dér. Heldigvis kørte jeg kun 40 km/t., så hun kom ikke noget til. Men tænk, hvis jeg havde kørt bare en lille smule for stærkt, så havde den dér bagatel altså gjort mig til drabsmand.

Med hensyn til de konkrete forslag, der er nævnt:

Klippekortet går vi ind for.

Sikkerhedsseler: Man fatter jo ikke, at der er folk, der sætter sig ind i en bil uden seler på. Hvad kan man gøre, hvor svært kan det være?

Automatisk hastighedskontrol: Jeg kan ikke se, at det, at der skulle ligge – som jeg kan forstå at nogen vil have – et hav af betjente, der skal ligge ude bag buskene og holde øje med folk, pludselig bliver mere retfærdigt på en eller anden måde. Vi stiller os meget positivt, og vi finder også, i modsætning til andre, at resultaterne er overbevisende. Det, at hastigheden er faldet med 2,5 pct. – det siger nogle undersøgelser, andre siger op til 5 pct. – ved vi, også med det eksempel, som jeg brugte lige før til illustration, at den lille forskel altså kan gøre forskellen på liv eller død.

Jeg synes også, at der er nogle positive tiltag inden for den organiserede transport, og jeg synes, at det samarbejde med erhvervslivet er et rigtig godt initiativ.

Rødkørselkontrol: Vi ser dem jo alle sammen hver eneste dag, og jeg synes, det er spændende at se resultatet fra forsøgene i Århus.

Spritkørsel: Det er stadig væk 25 pct. af dem, der bliver slået ihjel i trafikken, der bliver dræbt på grund af spritkørsel. Det er helt uacceptabelt.

Ungbilister: Nu er der nogle, der siger hårde straffe. Det er altså ikke sådan, at når et ungt menneske sætter sig ud i bilen, siger vedkommende: I dag vil jeg køre ud og slå en eller anden ihjel. Det er en glidebane. Det går faktisk meget godt med at køre en lille smule for stærkt, og det er faktisk måske spændende, og det kan blive stærkere og stærkere, og hvor ender det? Der er brug for nogle rollemodeller også for de unge.

Cyklister: Der mener jeg stadig væk, at man kan gøre meget, meget mere, end der er gjort. Her i et kommunevalgår kan vi jo se, at man rundt om i kommunerne er i gang med at bygge cykelstier, men det kunne være rart, hvis det så

kunne fortsætte i de 3 år, der er, indtil man starter næste valgkamp.

Forskning og dataindsamling: Jeg synes, det har været skammeligt, så svært det har været at få konkrete tal på trafikofre i det her land, fordi der ikke har været en systematisk opsamling. Der har været initiativer på Odense Universitetshospital og andre steder, og med de muligheder man har i dag, synes jeg, det er godt, at man tager initiativ til at udnytte dem til en systematisk dataindsamling.

Jeg vil sige, at vi i det store og hele er positive, og vi vil gerne medvirke til at spare liv og lemmer, også selv om det betyder, at vi skal lægge en lille smule bånd på os selv, når vi færdes i trafikken.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):
Hr. Tom Behnke som ordfører.

Tom Behnke (FRI):

Tak for redegørelsen, det er spændende læsning.

Man kan jo sige, at uanset om man er enig eller uenig i indholdet, helt eller delvis, ligger den i hvert fald meget tæt op af det, som Færdselsikkerhedskommissionen er kommet med, og regeringen har tænkt sig at følge de anvisninger og henvisninger, som kommissionen er kommet med. Det skal regeringen jo ikke have utak for, selv om vi i Frihed 2000 ikke er enige i alt, hvad Færdselsikkerhedskommissionen har foreslået, og dermed heller ikke enige i alt, hvad regeringen kommer med.

Det, der kan bekymre os, hvis jeg skal starte med at sige noget overordnet om det her, er, at man både i kommissionen og i ministeriet har taget udgangspunkt i, hvad vi kan gøre for at styrke færdselsikkerheden ud fra, hvordan trafikbilledet ser ud i dag; man har ikke kigget ind i fremtiden. Planen holder jo trods alt de næste 10-12 år, men hvordan ser trafikbilledet ud om 10-12 år? Hvis ikke man har gjort sig den tanke, er det selvfølgelig svært at gøre sig nogen ideer om, hvordan vi kan få styrket færdselsikkerheden på sigt.

For trafikbilledet vil ændre sig i løbet af årene, det er jeg helt overbevist om, og derfor bør man også tage højde for den slags ting i sin planlægning af, hvilke tiltag der skal til for at få antallet af færdselsuheld, herunder antallet af dræbte og svært tilskadekomne, bragt væsentligt ned.

Vi har i Frihed 2000 den opfattelse, at f.eks. tognettet i Danmark vil blive reduceret ganske