

betragteligt i de kommende år. Vi er ret overbevist om, at der i den forbindelse vil blive mere bilisme på vejene, og vi er overbevist om, at hvis man skal gøre noget for færdselssikkerheden lige præcis dér, vil det også være nødvendigt, at man kigger på, om og i hvilket omfang man eventuelt skal styrke vejnettet eventuelt ved at lave motorveje eller motortrafikveje, fordi vi ved, at lige præcis motorvejene er den mest sikre trafikform af alle. Det er dér, der kan køres absolut flest kilometer, før det, om jeg så må sige, går galt.

Men det at lave en motorvej er ikke nok. Vi skal også give bilisterne en god grund til at benytte motorvejene, og skal det kunne betale sig at benytte motorvejene, skal det også være sådan, at man vinder noget ved at bruge motorvejen i stedet for at bruge det almindelige vejnet. Og der er det vores opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt – og det har vi jo fremsat forslag om før – at vi hæver hastighedsgrænsen på motorvejene til 130 km/t.

Men det overordnede synspunkt her er altså: Prøv at kigge lidt ind i fremtiden for at vurdere, hvordan trafikken kommer til at se ud om 5 år, om 10 år, om 50 år, og lad os prøve at tage højde for det allerede nu og få indarbejdet de mekanismer, der kan gøre, at vi får en bedre trafikssikkerhed.

Både Færdselssikkerhedskommissionen og ministerens redegørelse lægger sig fast på tre overordnede ting, man ønsker at gøre noget aktivt ved. Den ene er hastigheden, den anden er, at folk skal bruge sikkerhedssele, og den tredje er, at folk skal lade være med at køre i spirituspåvirket tilstand.

I forhold til at køre i spirituspåvirket tilstand må vi jo erkende, at de kampagner, der har kørt tidligere, har virket ganske effektivt. Der er en stor gruppe specielt af unge og yngre mennesker, der tager stærk afstand fra spirituskørsel. Det er lidt, som om der nu igen kommer nye unge bilister, der ikke helt på samme måde respekterer det. Derfor var det måske en idé, at man fortsatte det arbejde, som måske har ligget lidt i dvale, man har måske hvilet lidt på laurbærene i erkendelse af, at det egentlig gik rigtig godt med at få antallet af spritbilister ned. Der tror jeg, vi skal prøve at sætte lidt fart på den proces igen og få de kampagner op at køre igen. Det er vigtigt.

Til det med sikkerhedsseler: I virkeligheden, og hvis man ser meget firkantet på det, er det jo kun én selv, det går ud over, og hvis bilister har

den opfattelse, at de gerne vil have knust deres ansigt mod forruden, er det jo et valg, man kan vælge at træffe.

Vi har tidligere agiteret for, at man slet ikke burde have sådan et påbud om, at man skal bruge sikkerhedssele. Hvis folk absolut vil have ansigtet smadret, kan vi vel egentlig ikke forhindre dem i at gøre det, selv om vi uddeler bøder til dem. Men lad det ligge, jeg tror ikke, det er dér, vi skal satse vores energi.

Det er det derimod med hensyn til hastigheden, og det vil jeg godt dvæle lidt ved. For det med hastigheden ser vi i Frihed 2000 som et problem, både det, at der er nogle, der kører for stærkt, og også det, at man både i kommissionen og i regeringen fokuserer utrolig meget på hastighed og på hastighed alene; det er en fejl.

Hastighed i sig selv er ikke farlig. Det er hastighed kombineret med en række andre faktorer, der gør, at det bliver farligt. Hvis man kører på motorvejen helt alene uden en eneste bilist – man kan lave sådan en forsøgsordning, hvor man kører fra Randers til Århus på en motorvej, der i øvrigt er spærret af, man er helt alene – sker der så noget ved, at man kører 140 km/t. i stedet for at køre 110 km/t.? Næ.

Men det er kombinationen med en række andre faktorer, det er dér, hastigheden bliver farlig. Det er kombinationen af hastighed og det, at man ikke holder afstand til de forankørende, det er typisk dér, det går galt. Hastighed kombineret med, at man ikke holder afstand, hastighed kombineret med, at man ikke er årvågen nok i trafikken, at bilen ikke er i den stand, den burde være i, for at kunne køre med den hastighed, at vejen ikke er i orden til den hastighed, at vejret ikke er til det, det er tåget, det er regnvej, det er snevej, det er frostvej, eller i det hele taget bilisternes adfærd.

Det er de kombinationer, og hvis man kun slår hårdt på, at det er hastighed og hastighed i sig selv, der er farlig, tror jeg, at man taler hen over hovedet på befolkningen, og så vil mange sidde og sige: Næ, det tror vi ikke på. Og hvis ikke befolkningen tror på de budskaber, der kommer, tror de heller ikke på, at det hjælper at sætte hastigheden ned. Derfor synes jeg, at man skulle gøre det lidt mere nuanceret end bare at sige, at hastighed i sig selv er det farligste af alt i hele verden.

Dér, hvor kæden hoppede helt af for regeringen og et flertal i Folketinget, var, da man gik ind og sagde, at lastbilchauffører, der overskri-