

den generelle regel, og så må vi tage det i etaper: først en inventering, og derefter skal der jo investeres penge over en årrække. Vi ved ikke, hvor store beløb det drejer sig om, før Vejdirektoratets inventering og undersøgelse er afsluttet, men så må vi lave en målrettet plan for, hvilke investeringer der skal til, for at det færdselssikkerhedsmæssigt er forsvarligt. Det er ramper, midterbatter osv. Der er flere forskellige ting, som vil koste penge.

Så alt i alt synes jeg, at det har været en god debat i dag. Selv om debatten har handlet om et lovudkast, der endnu ikke er fremsat i Folketinget, håber jeg, at man vil væbne sig lidt med tålmodighed. Når høringsfasen er slut og Vejdirektoratet har lavet de første undersøgelser, er vi nået til det stadie, hvor der bliver fremsat et lovforslag her i Folketinget. Det vil højst sandsynligt blive i næste folketingssamling.

Kl. 18.20

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Det er altså en lidt pudsig oplevelse at høre justitsministeren stå og sige, at regeringen lægger enormt stor vægt på færdselssikkerheden, når vi tænker på, hvor store besparelser Rådet for Større Færdselssikkerhed har været udsat for under regeringens første finanslov. Det, vi står med, er vel faktisk en ren tilståelsessag.

Nu havde vi under hr. Nonbos indlæg en del debat om, hvad det egentlig var, der skete, for det lovforslag, som rent faktisk var kommet igennem regeringens koordinationsudvalg, og som justitsministeren var klar til at fremsætte, blev underkendt i Venstres gruppe. Nu må jeg forstå det sådan, at det er, fordi der skal være nogle vejtekniske undersøgelser, og så er det jo en ren tilståelse, at man ikke har været grundig nok i sin forberedelse.

Men jeg kunne godt tænke mig at spørge, om justitsministeren er enig med hr. Nonbo i, at der ikke kan laves undersøgelser af, hvor mange menneskeliv man rent faktisk risikerer og sætter på spil ved at hæve fartgrænsen. For det var faktisk det, Venstres ordfører sagde, og jeg vil godt høre, om ministeren er enig i det synspunkt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Så vidt jeg ved, er det ikke engang besparelserne på Rådet for Større Færdselssikkerhed, der er det værste. Det er jo stort set, at man har lukket

det rundtomkring, og Vejdirektoratets færdselssikkerhedsfolk er der jo også skåret ned på.

Det kan da godt være, at det er en lettelse for ministeren, hvis de høringssvar, der kommer ind, er præget af et svagt vidensgrundlag, for det kan jeg frygte. Men vi har heldigvis også i den færdselssikkerhedskommissionsrapport, som hr. Helge Adam Møller har været med til at lave, gode tal endnu. Så det er ikke glemt alt sammen, men det er jo ikke sikkert, at det bliver præsenteret for ministeren i det forløb her. Det er jeg faktisk alvorligt bekymret for.

Men lad mig alligevel spørge ministeren:

Hvis det nu viser sig, at der kommer flere dræbte, er det så et tilstrækkeligt argument for, at man ikke vil leve op til regeringsgrundlaget, eller er regeringsgrundlagets 130 km/t. vigtigere end liv og helbred? Det vil jeg faktisk godt have et klart svar på.

Det andet svar, jeg ønsker, er: Betyder øget kontrol automatisk hastighedskontrol, eller betyder det politi? For hvis det er tilfældet, tror jeg, at vi kommer til at slå politiet ihjel også. For politiet kan ikke køre ind og stoppe folk, der kører med de hastigheder der.

Det vil sige, at hvis ikke man kan lave det automatisk med fotofartfælder, eller hvad man nu vil kalde dem – man må godt finde et andet ord, hvis man får kryb af ordet, jeg er ligeglad – så går det galt.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

I sit svar forholdt ministeren sig ikke til ungeprojektet. Det kan godt være svært, men måske kunne ministeren sige et eller andet om det og prøve at kigge på det, jeg kaldte ungeprojektet, og kigge på de mulige besparelser, der lå hos politiet ved en lørdag aften at undgå, at 3 motorsagkyndige, 14 betjente, 6 motorcykler og 5 biler blev indsat i Odense. I stedet for kunne man under kontrollerede forhold lade unge prøve deres hastighedsgrænser af på et lukket område og ikke på motorveje. Og det er samtidig med, at vi nu skal til at vente mindst 8 uger på at få kørekort. Det gælder dem, der skal op til orienterende køreprøve, hvis de har overskredet de hastighedsgrænser. Så kan man altså lade folk køre og kriminalisere sig selv mere og mere. Det var ministerens holdning til det.

Punkt 2: Det, man nu fra regeringens side sammen med støttepartiet vil, er at differentiere hastighedsgrænser. Er motorvejene det rigtige sted at begynde at lave differentierede hastig-