

de lovgivning på området straffes, hvis det af politiet kan bevises, at der er solgt tuningsdele, eller hvis forhandleren har foretaget tuning af en knallert. Det kan dog ofte vise sig vanskeligt for politiet at bevise, hvem der har foretaget konstruktive ændringer af en knallert, da knallertføreren typisk vil være meget tilbageholdende med at oplyse om og i givet fald hvem der har medvirket til tuning af knallerten.

Rigspolitichefen har imidlertid oplyst, at der indledes strafferetlig efterforskning mod forhandleren, hvis der foreligger en konkret mistanke om, at knallertforhandleren ved medvirken til tuning af knallerter har begået et strafbart forhold. Der har i de senere år alene været rejst tiltale mod knallertforhandlere i et par sager, men Rigspolitichefen har oplyst, at politiet også fremover vil have opmærksomheden rettet mod denne type af sager.

Jeg vil samtidig oplyse, at der for øjeblikket arbejdes på at indføre såkaldte rullefelter, der ved en simpel måling af knallerters maksimalhastighed kan skabe grundlag for at rejse tiltale dels for overskridelse af den køretøjsbestemte maksimalhastighed, dels for, at der er foretaget konstruktive ændringer af knallerten. Disse rullefelter vil efter min opfattelse kunne begrænse antallet af knallerter, der er tunet og derved kører for stærkt.

Sidste punkt i beslutningsforslaget indeholder en opfordring til, at der sker en prioritering af forskning i unges trafikulturvaner. Trafikministeriet har i den forbindelse oplyst, at der allerede er gennemført og fortsat gennemføres en række projekter med fokus på unges trafikultur og trafikvaner.

Som et eksempel på disse projekter kan det nævnes, at amterne i Danmark i samarbejde med Danmarks TransportForskning arbejder på et projekt om udarbejdelse af et idéoplæg for fremtidige kampagner og tiltag over for unge trafikanter, som kan mindske risikoen for uheld. Danmarks TransportForskning gennemfører desuden et ph.d.-projekt om unges trafik og livsstil og et projekt om unges trafikale adfærd og holdning over tid.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har også gennemført en række kampagner og informationsprojekter målrettet de unge, hvilket har givet en række nyttige erfaringer med at kommunikere med de unge om risikofyldt adfærd i trafikken. Rådet for Større Færdselssikkerhed vil i 2004 i samarbejde med amterne udvikle en langsigtet kampagne, der gør de unge opmærksom-

me på risikoen og konsekvensen af deres færdsel i trafikken.

Endelig kan jeg nævne, at Færdselssikkerhedskommissionen netop har afholdt en konference om unge trafikanter. Der blev på konferencen orienteret om initiativer til at sikre en større færdselssikkerhed for denne gruppe trafikanter.

Regeringen kan på denne baggrund ikke støtte B 138.

(Kort bemærkning).

Frode Sørensen (S):

Tak til ministeren for indlægget. Jeg er glad for, at ministeren er enig i, at ulykkestallet er uacceptabelt højt, og når det er uacceptabelt højt, må vi jo gå ud fra, at vi skal gøre et eller andet ved det.

Jeg kan også bekræfte, for det står i forslaget, at der er 166 kommuner, der har en trafikikkerhedsplan, og jeg fornemede hos ministeren, at det var en god idé. Derfor vil jeg gerne spørge ministeren, hvorfor det så ikke er en god idé, at de sidste 109 kommuner bliver pålagt at lave en trafikikkerhedsplan. Det er vel ikke nok, at amterne har en plan, det skal vel også dække de kommunale steder, og som ministeren var inde på, er det kommunerne, der har viden om de sorte pletter. Det er vel det, der skal til.

Kl. 14.30

Så vil jeg også gerne spørge ministeren: Hvorfor er 30-km-skiltningen anderledes ved institutioner end den, vi nu laver med de nye hastighedsbegrænsninger på motorveje, hvor vi har 130 km/t. og 120 km/t. og 110 km/t. og måske nogle andre? Den skilteforvirring har man ikke haft på motorveje, men den har man ved børneinstitutioner. Er ministeren ikke enig i, at der skal skabes tryghed for børn og forældre, der færdes omkring børneinstitutioner?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Hvis vi skal tage det sidste først, jo, det er jeg enig i, og derfor har jeg også fuld tillid til, at de lokale myndigheder, der nu engang er de bedste til at vurdere de lokale trafikforhold, også er dem, der må træffe beslutning om, hvorvidt der er behov for en differentieret hastighed i et givet område. Det mener jeg ikke er noget, som vi fra Folketingets side kan sidde og gøre os til genereltalsmand for, da de trafikale forhold, måden, institutioner og bygninger ligger på, varierer ganske meget i Danmark.