

For det første for høje hastigheder, for det andet ulykker med spritkørsel, for det tredje ulykker med cyklister og for det fjerde ulykker i kryds.

Derudover opfordres staten, amterne og kommunerne til at udarbejde en handlingsplan for de kommende års trafikikkerhedsmæssige aktiviteter.

I den forbindelse kan det være en god ide, at kommunerne sætter færdselssikkerheden på dagsordenen i år som en del af den kommunale valgkamp op til kommunevalget i november.

I et bilag til handlingsplanen opgøres de årlige investeringer og driftsudgifter for stat, amter og kommuner:

Med næsten 1 mia. kr. i anlægsudgifter frem til år 2000 og med driftsudgifter på 129 mio. kr. over de samme år kan antallet af dræbte formindskes med 162 og antallet af tilskadekomne med 2.180, og det svarer til ca. 200 kr. om året pr. indbygger.

Så det er små beløb, vi taler om, når vi ser på, hvor store de menneskelige omkostninger ved de tragiske færdselsuheld er, hvor stor utrygheden ved at færdes i trafikken er, og hvor betydelige udgifterne ved trafikulykker er for skatteyderne.

Så Socialdemokratiet støtter alle færdselssikkerhedsforanstaltninger, der vil og kan formindske de alt for store omkostninger ikke alene for de direkte berørte, men også for de mange pårørende, der bliver voldsomt berørt af følgevirkningerne af færdselsulykkerne, som jo i højere grad end sygdom særlig rammer børn og unge.

Og vi ønsker såvel i Socialdemokratiet som i regeringen, at der vises særligt hensyn til de svageste i trafikken: de ældre, børnene og de unge og fodgængerne og cyklisterne. For trafikulykker er ikke et nødvendigt onde, som vi må leve med. En sådan holdning er uacceptabel og skal ændres.

Undersøgelser har vist, at 86 procent af ulykkerne skyldes menneskelig adfærd, og derfor kan vi få endnu større udbytte af investeringer i ændringer i trafikanternes adfærd end af forhøjelser af anlægs- og driftsudgifterne. Det vises også tydeligt i handlingsplanens forslag til forbedringer af trafikikkerheden.

Også gennem information og kontrol samt lovgivning og sanktioner, som jo følger i det næste punkt på vores dagsorden her i dag, forslaget om ændring af færdselsloven, kan vi skabe mere tryghed i trafikken.

I denne færdselssikkerhedsdebat vil jeg forsøge at holde mig til de lidt længere perspektiver og visioner med hensyn til, hvorledes vi her i Folketinget kan medvirke til at ændre holdningerne til adfærden i trafikken, og fastslå, at vi på trods af forskellige politiske holdninger både herinde og ude i samfundet i det mindste har et personligt ansvar for hinandens tryghed og velfærd, når vi færdes på gader og veje i byen og på landet.

På et eller andet tidspunkt i vores liv er vi alle både gående, cyklende og kørende i trafikken – ja, på én og samme dag kan vi faktisk være alle tre dele – og grundlæggende er vi jo trafikikkerhedsmæssigt fuldstændig afhængige af, at vi hver især handler med omtanke og ser os for og viser hensyn, når vi færdes i trafikken.

Og vi skal kende færdselsreglerne og følge dem og opføre os ordentligt i trafikken, men det gør vi desværre ikke altid og især ikke samtidig. Derfor skal der selvfølgelig anvendes mange virkemidler for hele tiden at formindske virkningerne af, at mange ikke opfører sig ordentligt og hensynsfuldt i trafikken. Først og fremmest information, undervisning og kontrol og derefter lovgivning med sanktioner – man kan sige, at det næsten er som med æsler, både gulerod og pisk – ris og ros, bøder og fængsel.

Når hastighedsgrænserne ikke overholdes, skyldes det først og fremmest, at mange bilister bruger alt for mange kræfter i højre fod, for mange motorcyklister alt for mange kræfter i højre hånd, og alle ved udmærket godt, at standselængden forøges betydeligt ved højere hastighed, og at risikoen for ulykker derfor er større og konsekvenserne alvorligere, jo højere hastighed vi kører med. Vi ved også godt, at det største fald i ulykkestallet skete, da vi indførte 50 km hastighedsgrænserne i byområderne.

På den anden side må vi også konstatere, at stigningen fra 100 til 110 km i timen på motorveje, som vi gennemførte for 6 år siden, ikke har betydet stigende uheldstal på de veje. Og det fører mig til at understrege, at det er vigtigt, at vi ser på mulighederne for på de forskellige vejtyper at indføre forskellige hastighedsbestemmelser. Det behøver ikke alene at betyde hastighedsnedsættelser; det kan også betyde, at skiltningen skal svare til de færdselssikkerhedsmæssige behov.

Der kan udpeges hovedlandevejsstrækninger, hvor grænsen kan være 90 km i timen, men også, hvor grænsen kan være 80 km i timen. Som i dag ved bymæssig bebyggelse kan hastig-