

hverken andre eller sig selv i fare. Det handler jo om uvaner, som desværre for nogle af de mere banale tings vedkommende er blevet alment accepteret af os alle sammen, fordi alle gør det. Overskridelser af hastighedsgrænserne er et godt eksempel på det.

Men man skal også være realistisk, og det er ikke nogen hemmelighed, at vi fra borgerlig side gerne ser, at hastighedsgrænsen på de sikre veje bliver sat op. Det er ikke rimeligt at kriminalisere de mange danskere, som kører 120 km/t på motorvejene. Vi mener, at hastigheden på motorvejene sagtens kunne sættes op til 130 km/t, for det er de mest sikre veje, der overhovedet findes i kongeriget.

Man burde også differentiere hastighedsgrænserne de forskellige veje imellem. På nogle landeveje er det både muligt og trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt at køre stærkere, og på nogle af de øde veje i Jylland kunne man differentiere mellem aften, nat, dag osv. Men grænsen på 50 km/t i byerne synes vi er rimelig nok, for det er her, de mange uheld sker.

Vi kan konstatere, at hvis der er en fartgrænse på 110 km/t på motorvejene, som ikke bliver overholdt, er den ingenting værd. Da vi også kan konstatere, at alle undersøgelser med al ønskelig tydelighed viser, at motorvejsstrækningerne er de mest sikre strækninger overhovedet i kongeriget, bør man nok overveje at sætte grænsen op her. Problemerne findes hovedsagelig på gaderne og vejene i byerne og på nogle af landevejene. Her skal fartgrænserne overholdes, og bliver de ikke det, skal der selvfølgelig skrides hårdt ind.

Derfor er vi også enige i, at der skal fokuseres på, at straffen for at køre for stærkt skal skærpes. Som jeg skal komme ind på under behandlingen af det efterfølgende lovforslag, er vi ikke helt enige i, at man skal have frakendt kørekortet så tidligt, men til gengæld enige i, at straffen for at køre for stærkt måske nok skal skærpes, så den bliver højere, end den er i dag. Sloganet: Kør stærkt, det er dødsdømt har jo stadig stor relevans. Derfor lagde Det Konservative Folkeparti også vægt på, at det politiforlig, der blev indgået i forbindelse med finansloven for 1996, skulle styrke kontrollen af hastighedsoverskridelser. Trafikanterne skal have en hyppig kontrol, og særlig på strækninger med mange uheld skal der sættes ind med øget kontrol.

Brugen af sikkerhedsseler eller rettere mangel på samme er jo også et stort problem. Vi kan jo se, at op imod 25 pct. af forsædepassagererne

ikke bruger deres sikkerhedssele trods det, at den virkelig kan forhindre alvorlig personskade, hvis uheldet skulle være ude. Igen er problemet størst uden for motorvejstrækningerne, da det først og fremmest er på de korte ture, hvor det ikke kan betale sig at tage selen på, at hovedparten af uheldene sker. Her skal færdselspolitiet også sættes ind, og det er jo alarmerende og meget beklageligt at se, at de fleste uheld faktisk sker inden for en radius på 5 km fra hjemmet.

Sikkerhedsforbedringer ved hjælp af nye anlægsudgifter til bedre forhold for cyklister og ombygning af farlige kryds og strækninger er vi ikke afvisende over for. Specielt omkring cyklister skal der gøres en ekstra indsats, da denne trafikgruppe ikke har oplevet samme fald i antallet af dræbte og tilskadekomne, som de øvrige grupper i trafikken har gjort det, men man skal selvfølgelig også præcisere over for cyklisterne, at de også skal overholde de mest banale trafikikkerhedsforskrifter, for der er jo en tendens til, at dem blæser man nogle gange højt og flot på. Men vi synes, det er rimeligt, at man bruger ekstra penge på cyklisterne. Det er en rigtig måde at transportere sig på specielt i de store byer.

Forbedringer for cyklister kan i særdeleshed gøres ved anlæg af nye cykelstier, niveaudeling mellem kørebane og cykelsti og på en lang række andre måder, men ligesom ved ændring af vejryds og andre farlige strækninger er det jo relativt dyre økonomiske foranstaltninger. Og disse foranstaltninger må naturligvis ske efter en nøjere overvejelse af de øvrige anlægsudgifter og i lyset af de samfundsøkonomiske prioriteringer.

Jeg kan også sige, at selv om Det Konservative Folkeparti ikke støttede aftalen mellem regeringen og amterne om overdragelse af en stor del af det statslige vejnet til amterne, så er det dog i den forbindelse meget vigtigt at slå fast, at amterne også skal have en større andel i de statslige midler til sikkerhedsarbejde, og det bør egentlig være langt den største del af midlerne.

I det hele taget handler det jo meget om økonomi. Man vil fra regeringens side i en 4-årig periode bruge 1 mia. kr. på sikkerhedsfremmende foranstaltninger. Det synes vi lyder som en god idé, men vi har lidt bange anelser om, hvordan det skal finansieres. Der står i redegørelsen:

»Afgifterne på anskaffelse, drift og besiddelse af biler skal indrettes, så de dels tilskynder bilerne til at køre sikkert og miljøvenligt, dels får