

så godt efter, for jeg mener ikke, der er for hårde konsekvenser for spritbilisterne. Vi stillede selv et forslag sidste år, B 58, hvor vi ville skærpe straffen for specielt spritdræberne. Så det vil vi godt have.

Det, jeg talte om, var, at vi ikke vil have så hårde konsekvenser for hastighedsovertræderne. Jo, vi vil godt have en skærpet straf i forhold til, hvad vi har i dag, og det synes jeg virkelig er et signal til regeringen om at gå konstruktivt ind i det her. Men vi vil ikke have, at man får frakendt kørekortet efter en overskridelse på 70 pct. af den tilladte hastighed. Men vi lagde meget konstruktivt ud, og vi vil da også godt forhandle, og vi synes, vi har bevæget os mange skridt i retning af regeringens redegørelse.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):
 Hr. Erling Christensen for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det, jeg manglede sidste gang og gerne ville rose den konservative ordfører for, var, at den konservative ordfører sagde, det var en god idé at bruge 1 mia. kr. i anlæg til trafikikkerheden. Det synes jeg er et godt signal. Det vil jeg gerne rose den konservative ordfører for.

Jeg vil også gerne rose den konservative ordfører for den sidste bemærkning med hensyn til at inddrage kørekortet og om, at det kunne vi jo forhandle om. Det gør vi så i udvalget. Det synes jeg er et godt signal. Tak for det.

Margrete Auken (SF):

Trafikken er stadig væk vores største voldsproblem. Den dræber og skader i et uhørt omfang, samtidig med at den fratager mange mennesker, især børn og gamle, deres automobilitet, altså deres selvbevægelighed, og gør dem afhængige af, at andre transporterer dem, og i øvrigt pålægger dem meget ekstra transport.

Indtil for nylig var det en udbredt holdning, at hvor der handles, der spildes, og det var så det. Men i 1970'erne blev det for meget, og da man havde set den gunstige virkning af hastighedsgrænserne under oliekrisen, fik man – under store protester ganske vist og ikke mindst fra borgerligt hold – indført faste hastighedsgrænser. Og virkningen var jo vældig god. Ulykkestallet var stadig væk for højt, og så fik vi også tvungen brug af sikkerhedsseler, og det hjalp jo godt på det. Så vi har hele tiden set de hurtige virkninger af indlysende tiltag.

Så fik vi altså nedsat Færdselssikkerhedskommissionen eller den ny kommission i midten af 1980'erne, og den kom efter en hel del politisk bøvl, ikke mindst med den daværende regering, som ikke syntes, det var så indlysende, at man skulle gøre noget ved det problem.

Justitsministeriet havde sagen dengang, og de har haft en lang tradition for dårlige vaner i forhold til færdselssikkerhed. Jeg siger ikke, det er tilfældet i sidste omgang, men jeg har et par spørgsmål lidt senere hen.

Så blev det altså med modstand fra Justitsministeriet til, at vi fik nedsat denne kommission, og vi fik også lavet den handlingsplan, som var den første, der kom, og som slog fast, at vi nu skulle have nedbragt ulykkerne med mindst 40 pct. fra 1988. Det er interessant, fordi man både har lirket lidt på procenten, og man har også fundet et bedre år end det oprindelige, men sådan er der jo så meget, og det tager vi så med.

Noget, der var spændende i vores første handlingsplan, som har holdt ved siden hen, var, at det skulle ske uanset trafikstigningen. Det er altså en logik, som bunder i, at det drejer sig om mennesker og ikke om biler. Selv om der kommer flere biler og der køres mere, kommer der jo altså ikke flere danskere. Og det er for deres skyld og ikke for bilernes, at vi laver færdselssikkerhedsarbejde.

Den første handlingsplan fik desværre ikke til følge, at man så også interesserede sig for de trafikpolitiske virkemidler til begrænsning af trafikken. Det anså den daværende kommission – eller i hvert fald flertallet i den daværende kommission – for at være for betændt, så det lod man ligge. Det var selvfølgelig trist, men alligevel var der i den første handlingsplan meget konkrete mål og tilsvarende særdeles udmøntede midler. Vi kunne simpelt hen se, hvad det ville koste.

Den redegørelse, vi har fået nu, og den handlingsplan, vi også har fået, men nu ser jeg først og fremmest på redegørelsen, har en langt bedre retorik. Den har i modsætning til den første handlingsplan medtaget de trafikpolitiske virkemidler, skønt man må sige, at det meste er i en noget anelsesfuld form. Det er ikke rigtig til at se, hvor man kontant kommer ind og siger, at nu skal man gøre det og det. Men det står der.

Jeg synes også, det er godt, at man fastholder den overordnede forestilling om, at det drejer sig om alle trafikantgruppers mobilitet. Og til mobilitet hører jo både fremkommelighed, sikkerhed og tryghedsfølelse.