

Jeg synes også, denne redegørelse er bedre til at understrege, at det mål kun giver mening, hvis man indser, at der så må komme skrappe begrænsninger for de stærkeste og dermed potentielt mest voldelige trafikanter, nemlig bilisterne.

Den gør også klart, at ulykkerne er et velfærdsproblem, som alle bør forholde sig til: trafikanter, myndigheder og virksomheder. Og den slår fast i selve overskriften, at enhver ulykke er én for meget. Det er jo så kønt, så kønt. I det store og hele vil jeg da også sige, at det er en god redegørelse. Men er den alvorligt ment? I forhold til Færdselssikkerhedskommissionens første handlingsplan er der ingen konkrete angivelser hverken af mål eller af økonomiske midler.

Nu må vi huske, at den første handlingsplan blev heller aldrig gjort til regeringens. Jeg husker, vi havde en debat her i Folketinget, hvor det var sådan, at en partifælle til den daværende formand for Færdselssikkerhedskommissionen stod heroppe og spillede fransk klovn om alt det, der i hvert fald ikke kunne gøre indtryk på ham, og formanden for kommissionen luskede rundt nede i baglandet og kunne ikke rigtig forholde sig til, at man absolut ikke tog hans kommissions arbejde alvorligt. Regeringen gjorde det heller ikke, og man havde ikke for alvor tænkt sig at sætte nogen penge ind bag det.

Så selvfølgelig kan man sige, at de mange penge, der dengang var afsat af statslige midler, ikke kom igennem. Derfor er det selvfølgelig bedre, at vi denne gang står med en plan, som regeringen faktisk har gjort til sin. Til gengæld kniber det så med konkretionen af midler og tidsplanerne, og det kan man selvfølgelig blive – det kan jeg i hvert fald – noget utryg ved.

I slutningen af redegørelsen bliver det helt bevægende. I slutningen af både redegørelsen og handlingsplanen er der ingen ende på alt det gode, regeringen vil gøre for at sikre miljø og for, at flere bruger kollektiv trafik og cykler. Der skal være vejafgifter og parkeringsafgifter, og især skal der gøres noget for, at virksomheder og institutioner ikke ligger så langt væk fra hinanden og fra boligerne.

Men jeg kan altså ikke få øje på andet konkret, end at der vil komme en redegørelse om, hvordan det går med »Trafik 2005« til næste år. Det mest bindende løfte, vi har fået om denne sag, er, at vi får en redegørelse til. Men o.k., det er jo dejligt, at retorikken er en anden end under den forrige regering, hvor trafiksikkerheden

befandt sig – og befandt sig lidt småskidt – i Justitsministeriet.

Men er virkeligheden blevet meget bedre? Der blev tidligere af den socialdemokratiske ordfører talt om, hvorfor vi ikke har fået den automatiske hastighedskontrol, og det synes jeg faktisk vi skal have en ordentlig redegørelse for. Den har været vedtaget meget, meget længe. Der var stor modstand imod den i det tidligere Justitsministerium, og jeg vil godt høre, om det er den modstand, der er flyttet med over, ikke med den nuværende minister, det er ikke det, jeg mener, men med apparatet, for nu ikke at nævne navne. Er det den, der er flyttet med, sådan at vi stadig væk har det dér vægelsind, så vi ikke har fået denne hastighedsmåling? Det er altså for groft.

Jeg kan tilsvarende nævne, at jeg har prøvet i lang tid i Færdselssikkerhedskommissionen at få resultaterne af nogle tyske initiativer, hvor man har lokale myndigheder til at foretage hastighedskontrollen. Det går vældig godt, men jeg kan ikke få besked om, hvad det er, der er sket. Det er 2 år siden, jeg begyndte at spørge, og jeg tænker på, om man ikke er særlig glad for at få det her frem. Jeg håber, jeg har uret i min mistanke, men det er så op til trafikministeren at bevise, at det har jeg.

Jeg vil også godt have en bedre konkretisering af, hvor mange penge der faktisk sættes af – jeg kommer til det om lidt. Det er lidt svært at gennemskue, hvad de beløb, der faktisk nævnes her og der, kommer til at dække. Hvis vi tager sådan noget som politiovervågningen, øger man den kun med 25 pct.; det ligger i det gamle politiforlig, så der kommer altså ikke mere ind her. Hvis man husker den gamle færdselssikkerhedsplan eller –handlingsplan, var det et langt, langt større beløb og en langt større øgning, der skulle ind, og det havde også en god virkning. Jeg er egentlig lidt ked af, at det ikke er blevet tydeligt i denne her plan, at dér skal der altså gøres mere.

Og endelig ser jeg altså frem til, at vi får en bedre dokumentation for, hvad der forårsager ulykkerne. Det er blevet nævnt tidligere i debatten i dag, at vi ved for lidt om det dér med spritten og spørgsmålet om de lave promiller og de høje promiller. Det er for løse tal, det her bygger på.

Jeg har en del forventninger til den ulykkesanalysegruppe, der omstider er nedsat, som skal finde frem til et bredere billede af det, så det ikke kun er hospitalernes resultater, vi har at