

ten ved at inddrage miljøproblemerne i almindelighed, men jeg kan da sige, at der er en del kommuner, der er i gang med at lave trafik- og miljøhandlingsplaner, der inddrager miljøproblemer, især i form af støjbekæmpelse, som er et meget, meget stort problem i områder med stærk trafik.

Omkring kommunernes trafikarbejde – og det gælder naturligvis både amter og primærkommuner – er det efter vores opfattelse rigtigt, at kommunerne samarbejder med det lokale politi. Kommunerne sidder vel typisk ikke inde med detailviden på færdselslovens område, men det gør det lokale politi, og jeg kender gode eksempler på, hvordan man har været i stand til ved fælles hjælp at bekæmpe færdselsulykker på en relevant måde. Det kan ofte gøres med små midler ved gennemtænkte løsninger: vejindsnævninger, små vejombygninger osv.

Nu skal jeg ikke gennemgå hele redegørelsen. Vi synes, den er vigtig, og at det er en relevant status at foretage som optakt til den skærpelse af sanktionerne specielt i færdselsloven, som der lægges op til senere på dagen.

Vi kender problemet: det er hastigheden og kontrollen med den, for farten dræber; det er spirituskørsel, som ikke burde finde sted; det er lastbiler, der optimerer selskabernes drift ved, at chaufførerne kører for hurtigt og frem for alt ikke overholder køre- og hviletidsbestemmelserne – for slet ikke at tale om fup med fartskriverne – og det er cyklisterne, de bløde trafikanter, som er de svage trafikanter. Selv om de måske godt i videre omfang kunne være med til at passe bedre på selv, så skal de altså beskyttes mod bilerne.

Når alle problemerne er kendt, så er der kun tilbage at gøre noget ved dem. Det bliver der gjort løbende, og vi er glade for, at arbejdet fortsætter. Det er godt, at Folketinget fra tid til anden bliver gjort bekendt med de resultater, der opnås – eller mangelen på resultater. Det skal vi blive ved med.

Jan Køpke Christensen (FP):

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at Fremskridtspartiet på linje med andre partier vil tage de mest vidtgående, kan vi sige, initiativer, de optimale initiativer, for at nedsætte trafikulykkerne.

Når man ser på antallet af trafikulykker siden 1970, ja, så er der ifølge redegørelsen jo blevet dræbt ca. 20.000 personer i trafikken på de danske veje. Det er naturligvis 20.000 personer for

meget, og derfor er Fremskridtspartiet helt enig i, at hver ulykke er én ulykke for meget.

Jævnfør redegørelsen så må vi stadig konstatere, at det er farligt at køre eller i det hele taget at færdes på de danske veje, langt, langt farligere end på de norske, svenske, engelske, hollandske og finske veje. Regeringens målsætning fra 1988 er jo desværre langt fra nået.

Lykkeligvis må vi ligeledes konkludere, at ulykkestallet er dalende, men alvorlighedsgraden er jo tragisk stigende. Jeg vil gerne henlede opmærksomheden på Vejdirektoratets rapport »Sortpletprioritering 1995-96«. Den viser jo, at trods nedgang i ulykkestallet på hovedlande-vejsnettet er alvorlighedsgraden i de ulykker, der er sket på udmeldte sorte pletter, voldsomt stigende i 1994 og 1995, jf. bilag 1. Det vil sige, at antallet af personer og graden af personskaderne er over dobbelt så store i 1995 som i 1988.

Med hensyn til sikkerheden er det således, at Fremskridtspartiet er yderst tilfreds med, at regeringen nu har nogle nye handlingsprogrammer for at øge trafikikkerheden. Sikkerheden er som nævnt vigtig; den skal selvfølgelig sættes i højsædet. Vejforhold og køretøjer skal være optimale, så trafikanterne dermed opnår gode køreforhold og den maksimale sikkerhed.

Vedrørende afmærkning og skiltning så skal den være klar og tydelig. Aflukkede områder som f.eks. færgeramper skal selvfølgelig være ansvarligt og klart afmærkede, sådan at der ikke kan være nogen tvivl, og så der ikke kan tages fejl her. Her kan vi ikke tillade det mindste sjusk, som vi f.eks. har set ved nogle tragiske dødsulykker, hvor afmærkningen til aflukkede færgeramper var dårlig og utilstrækkelig.

I regeringens nye handlingsplan vil der blive set på hastigheden. Sænkes hastigheden i bymæssige bebyggelser, bør det efter Fremskridtspartiets mening kompenseres ved at hæve hastighedsgrænsen på motorvejene. Fremskridtspartiet ser gerne, at hastigheden sættes op til 120 km/t på motorveje. Både veje og biler bygges til større hastigheder, og undersøgelser viser, at der i f.eks. Tyskland, hvor der er mere eller mindre fri hastighed på motorveje, stort set ikke er flere ulykker end i Danmark.

Hastigheden for lastbiler på motorvejene bør også sættes op. Den bør i hvert fald være 80 km/t, muligvis mere. Det har V, K og Fremskridtspartiet jo som bekendt foreslået med lovforslag nr. L 79 fra denne samling. Den højere hastighed vil give jævnere kørsel, og den vil også lokke flere bilister og lastbiler fra lande-